

Portrait-diagnostic des activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais



Observatoire
du développement
de l'Outaouais

**Ce projet a été financé par
l'Entente sectorielle de développement du secteur
bioalimentaire de l'Outaouais**



Entente sectorielle
de développement
du secteur bioalimentaire
de l'Outaouais (ESBO)

Avril 2023

Observatoire du développement de l'Outaouais

Université du Québec en Outaouais

283, boulevard Alexandre-Taché

Bureau C-0330

Gatineau (Québec)

J8X 3X7

<https://odooutaouais.ca>



Observatoire
du développement
de l'Outaouais

Recherche et rédaction : Chantale Doucet et Alexandre Bégin

Autres personnes qui ont contribué au rapport : Iacob Gagné-Montcalm, agent de recherche; et les étudiants suivants : Daphné Deschatelets-Hamel, Diibe Bakolimda, Nicolas Larcher et Tristan Chantigny.

Merci aux membres du comité de pilotage et de suivi du projet :

- Andréane Sabourin, MRC Papineau
- Aurélie Boyer, Table agroalimentaire de l'Outaouais (TAO)
- Marc Cloutier, MRC de la Vallée-de-la-Gatineau
- Mathieu Trépanier, MRC des Collines-de-l'Outaouais
- Philippe Duguay, Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides
- Roberto Caron, Ville de Gatineau
- Shanna Armstrong, MRC de Pontiac
- Suzanne Laplante, d'abord à titre de représentante de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et ensuite à titre d'agrotransformateur
- Vincent Philibert, Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), direction régionale de l'Outaouais

Pour citer la version intégrale de ce document :

Doucet, Chantale et Alexandre Bégin (2023). *Portrait-diagnostic des activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais*. Observatoire du développement de l'Outaouais. Rapport déposé aux partenaires de l'Entente sectorielle de développement du secteur bioalimentaire de l'Outaouais (ESBO), 159 pages.

Dans ce rapport, la forme masculine est utilisée sans discrimination dans le seul but d'alléger le texte.

Ce projet a été financé par l'Entente sectorielle de développement du secteur bioalimentaire de l'Outaouais (ESBO).



Le projet a également reçu une subvention d'engagement partenarial du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada.

Les partenaires de l'Entente sectorielle de développement du secteur bioalimentaire de l'Outaouais :



Table des matières

SOMMAIRE EXÉCUTIF : Entreprises et OBNL en Outaouais	5
SOMMAIRE EXÉCUTIF : Entreprises agricoles, transformateurs et distributeurs	9
SOMMAIRE EXÉCUTIF : OBNL impliqués dans les circuits alimentaires	13
Introduction : Mise en contexte et objectifs	17
Section 1 : Démarche méthodologique	21
1.1 Comité de suivi et de pilotage du projet	21
1.2 Quatre groupes cibles	22
1.3 Revue documentaire et recension des écrits	23
1.4 Données secondaires	24
1.5 Enquête auprès des entreprises et des OBNL	24
1.6 Création de la liste des entreprises et des OBNL impliqués dans les circuits alimentaires	25
1.7 Création des questionnaires d'enquête	26
1.8 Distribution des questionnaires et analyses	28
Faits saillants sur la démarche méthodologique	29
Section 2 : Portrait des activités de transport et d'entreposage pour les entreprises agricoles et les entreprises de transformation	31
2.1 Taux de réponse et profil des entreprises qui ont participé à l'enquête	32
2.1.1 Taux de participation par territoire et type d'entreprise	32
2.1.2 Répartition des entreprises par secteur	34
2.1.3 Les distributeurs	34
Faits saillants sur le taux de réponse et le profil des entreprises qui ont participé à l'enquête	36
2.2 Portrait des activités d'entreposage dans les entreprises agricoles et les entreprises de transformation	37
2.2.1 Infrastructures et type d'espace d'entreposage et capacité de stockage	38
2.2.2 Proportion de l'espace d'entreposage occupé selon les saisons	39
2.2.3 Capacité de stockage souhaitée	40
2.2.4 Infrastructures et équipements de manutention	44

2.2.5	État général des installations d'entreposage	46
2.2.6	Location des installations d'entreposage	48
2.2.7	Intérêt pour la location d'un espace d'entreposage	49
2.2.8	Distance à parcourir pour la location d'un espace d'entreposage	54
2.2.9	Autres conditions pour la mise en place d'un entrepôt collectif	55
2.2.10	Autres solutions proposées pour optimiser et améliorer les pratiques d'entreposage	56
	Faits saillants sur les activités d'entreposage des entreprises	57
2.3	<i>Portrait des activités de distribution et de transport des produits dans les entreprises agricoles et les entreprises de transformation alimentaire</i>	59
2.3.1	Livraisons à domicile des produits	60
2.3.2	Points de ventes des produits	61
2.3.3	Moyens de transport utilisés pour transporter les produits aux points de vente	64
	Encart : Exemple de pratique d'un distributeur de l'Outaouais	65
2.3.4	Type de véhicule utilisé pour le transport des produits	67
2.3.5	Niveau moyen de remplissage des véhicules	68
2.3.6	Trajets effectués pour livrer les produits aux principaux points de vente	70
2.3.7	Principaux enjeux de transport à court et moyen terme	77
2.3.8	Intérêts à participer à des initiatives de collaboration pour le transport	82
2.3.9	Autres solutions proposées pour optimiser et améliorer les pratiques de transport	90
2.3.10	Freins et réticences des entrepreneurs pour participer aux initiatives d'optimisation du transport	90
2.4	<i>Le transport pour l'approvisionnement</i>	92
2.4.1	Le transport des intrants	93
2.4.2	Intérêts à collaborer avec d'autres entreprises pour le transport des intrants	95
	Faits saillants sur les activités de transport des entreprises agricoles et des entreprises de transformation alimentaire	97
Section 3 :	<i>Portrait des activités de transport et d'entreposage pour les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires</i>	101
3.1	<i>Taux de réponse et profil des organismes à but non lucratif (OBNL) qui ont participé à l'enquête</i>	102
3.1.1	Taux de participation des OBNL et principaux territoires desservis	102

3.1.2	Principales activités en lien avec l'alimentation	103
3.1.3	Aliments distribués par les organismes	103
	Faits saillants sur le taux de réponse et le profil des OBNL de l'enquête	105
3.2	<i>Portrait des activités d'entreposage dans les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires</i>	106
3.2.1	Infrastructures et type d'espace d'entreposage et capacité de stockage	107
3.2.2	Proportion de l'espace d'entreposage occupé selon les saisons	108
3.2.3	Capacité de stockage souhaitée	110
3.2.4	Infrastructures et équipements de manutention	110
3.2.5	État général des installations d'entreposage	112
3.2.6	Location des installations d'entreposage	112
3.2.7	Intérêt pour la location d'un espace d'entreposage	113
3.2.8	Distance à parcourir pour la location d'un espace d'entreposage	114
3.2.9	Autres solutions proposées pour optimiser et améliorer les pratiques d'entreposage	115
	Faits saillants sur les activités d'entreposage des OBNL	116
3.3	<i>Les activités de transport dans les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires</i>	118
3.3.1	Sources d'approvisionnement en denrées	119
3.3.2	Transport pour approvisionner les OBNL en denrées	120
3.3.3	Distribution des denrées	123
3.3.4	Principaux trajets pour l'approvisionnement et la distribution des denrées	124
3.3.5	Principaux enjeux de transport	130
3.3.6	Intérêts à collaborer à des initiatives collectives	131
3.3.7	Principaux freins pour participer aux initiatives collectives	133
	<i>Faits saillants sur les activités de transport dans les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires</i>	134
Section 4:	<i>Diagnostic des activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais</i>	138
4.1	Introduction	138
4.2	Les principaux constats	139
4.3	Quelques pistes de réflexion pour optimiser les activités de transport et d'entreposage	143

Faits saillants sur le diagnostic des activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais	151
Références bibliographiques	155

Les partenaires de l'Entente sectorielle de développement du secteur bioalimentaire de l'Outaouais ont confié le mandat à l'Observatoire du développement de l'Outaouais de documenter les pratiques d'entreposage, de transport et de distribution des aliments dans les circuits alimentaires de proximité en Outaouais et dans ses territoires. Cet objectif nécessite d'examiner les pratiques des entreprises agricoles, mais également celles des entreprises de transformation alimentaire et des OBNL impliqués dans les circuits alimentaires. Axé sur les besoins du milieu, ce portrait-diagnostic contribuera à produire des résultats qui vont guider les partenaires et influencer les actions dans les territoires concernés. Comme les données sur les activités de transport et d'entreposage sont quasi inexistantes, le portrait-diagnostic s'appuie sur la réalisation d'une enquête terrain d'envergure qui a rejoint 82 entreprises et 27 OBNL entre février et mars 2023. Voici un résumé de l'étude qui s'appuie principalement sur la section 4 qui présente les principaux constats tirés des résultats et des pistes de réflexion sur les solutions possibles.

Constats 1 : L'ampleur des activités de transport et d'entreposage

- 69,9 % des entreprises possèdent un entrepôt et 15,7 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans alors que 56 % des OBNL possèdent un entrepôt au sein de leur organisme et 28 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.
- La capacité de stockage des entreprises ayant répondu à l'enquête totalise 422 881 pi³ (11 976 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 441 chambres standards. En projetant les données recueillies à l'échelle de la région, nous estimons la capacité de stockage à 1 419 321 pi³ (40 196 m³) ou 1 478 chambres standards. La capacité de stockage des OBNL ayant répondu à l'enquête totalise 19 834 pi³ (562 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 21 chambres standards.
- Les entreprises qui ont participé à l'enquête effectuent en moyenne 312 livraisons par mois à domicile chez leurs clients, 360 déplacements pour distribuer leurs produits aux différents points de vente et la majorité fait des déplacements pour les activités d'approvisionnement.
- Du côté des OBNL dans les circuits alimentaires, même si Moisson Outaouais chapeaute une grande partie du transport pour l'approvisionnement en denrée, 53,8 % font des activités de transport pour s'approvisionner en denrées et 39,1 % livrent des denrées ou des repas à l'extérieur de l'organisme. Les OBNL qui ont participé à notre enquête effectuent 376 déplacements par mois pour ramasser ou distribuer leurs denrées (incluant les activités de Moisson Outaouais.)
- L'espace est rarement utilisé au maximum et certains voyages se font souvent à vide : 80,5 % d'espace inutilisé dans les véhicules des entreprises qui reviennent pour livrer les produits; 72 % d'espace inutilisé dans les véhicules des OBNL qui quittent pour aller chercher les denrées.

Constat 2 : des activités réalisées de façon individuelle

- À l'exception des activités d'approvisionnement en denrées réalisées par Moisson Outaouais, il y a peu de collaboration pour réaliser les activités d'entreposage et de transport des produits. En général, les entreprises et les OBNL réalisent ces tâches en solo.

Constat 3 : La complexité de ces activités

- D'apparence simple au premier abord, les activités d'entreposage et de transport se révèlent fort complexes en réalité. Il s'agit certes de l'un des principaux facteurs qui expliquent que ces activités se font en majorité de façon individuelle. La complexité et le temps qu'il faut consacrer pour mettre en place des initiatives de collaboration sont d'ailleurs l'un des premiers freins identifiés par les entrepreneurs pour y participer.
- L'Outaouais a des défis particuliers dus à l'immensité du territoire, à la faible densité des entreprises et la distance, même en circuit court, que les entreprises doivent franchir pour distribuer leurs produits. Les entreprises sont dispersées sur le territoire tout comme les points de vente. Chaque produit est spécifique (conservation, température, etc.).

Constat 4 : Accroissement de ces enjeux dans le futur

- Plusieurs tendances nous indiquent que ces activités augmenteront dans le futur. Il y a un essor des entreprises qui commercialisent leurs produits en Outaouais et, parmi celles qui sont déjà en place, plusieurs souhaitent augmenter leur production et élargir leur marché dans les années à venir. La hausse des besoins en matière de sécurité alimentaire entraînera aussi une augmentation des besoins pour l'entreposage et le transport dans les OBNL.
- Plusieurs espaces d'entreposage dans les OBNL sont utilisés au maximum de leurs capacités. D'ailleurs, 46,7 % des OBNL refusent des denrées parce que leur espace d'entreposage est insuffisant ou encore inadéquat. 63 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace pour congeler les denrées dans les prochaines années. Mais les besoins pour les autres types d'entreposage sont également importants : 48 % des OBNL ont mentionné un besoin pour un espace de stockage à température ambiante et 59 % pour un stockage réfrigéré.
- 28 % des entreprises de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace réfrigéré dans les prochaines années, comparativement à 25 % pour l'entreposage congelé et 24 % pour un espace à température ambiante. En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises de l'Outaouais, nous estimons la capacité de stockage souhaitée à $1\,953\,292\text{ pi}^3$ ($55\,318\text{ m}^3$), soit 556 chambres standards de plus que la capacité actuelle.
- Ces enjeux seront exacerbés par la difficulté de trouver des ressources humaines pour les réaliser et par les besoins de réfrigération qui sont également de plus en plus importants.

Quelques pistes de réflexion pour optimiser les activités de transport et d'entreposage

En nous appuyant sur les données de l'enquête et la revue de littérature, nous proposons quelques pistes de réflexion autant pour les entreprises et les OBNL qui font le même type d'activités et qui font face aux mêmes défis comme le révèle l'enquête.

Ces solutions sont presque toujours associées à des activités de coopération qui ont démontré ailleurs qu'elles permettraient réellement de réduire le temps et la charge de travail des entreprises et OBNL.

Outil de connaissance et de sensibilisation

- Ce portrait-diagnostic agit comme un premier outil de connaissance nécessaire pour développer une vision commune et sensibiliser à ces problématiques. Il serait possible d'aller plus loin en réalisant un réel outil synthèse de sensibilisation qui combinerait diverses informations utiles aux entreprises et aux OBNL : constats tirés de la présente étude, informations techniques sur l'entreposage et le transport, monétisation des coûts réels des activités de transport et d'entreposage, alternatives possibles pour l'organisation du transport et de l'entreposage et identification de bonnes pratiques, identification des retombées pour les entreprises et les OBNL.
- Il existe déjà des outils similaires dans d'autres organismes au Québec.

Incidatifs pour la mise en relation des acteurs et la mise en place de stratégies

- La mise en relation des acteurs pour partager l'information ou encore la création de groupes de travail sont reconnues pour stimuler la mise en place de solutions innovatrices adaptées au besoin.
- Un soutien financier pourrait être disponible pour favoriser les projets de coopération qui visent à optimiser les activités d'entreposage et de transport. L'enquête a révélé que c'est souvent le temps et le financement qui manquent aux entreprises et aux OBNL pour organiser le tout. Ce soutien permettrait à de petits groupes de s'attarder davantage à ces défis et de trouver une solution adaptée à leurs besoins. Cet incitatif est également directement lié au développement d'un système alimentaire durable.
- Comme les défis de la logistique ne sont pas spécifiques à l'Outaouais, la mise en place d'un programme pour soutenir ces initiatives à l'échelle du Québec serait certes pertinente.

Miser sur des initiatives existantes ou en devenir

- Une autre solution à privilégier et qui a été évoqué de différentes manières par les entrepreneurs et OBNL qui ont participé à l'enquête est de miser sur les initiatives ou les infrastructures existantes ou en devenir. À cet égard, des entreprises et des OBNL, déjà bien implantés dans le milieu, ont manifesté leurs intérêts pour développer des installations d'entreposage collectif. D'autres acteurs qui ont également une expertise dans la logistique du transport et de l'entreposage pourraient être mobilisés à divers moments, dans le cadre de la mise en place d'une initiative pour optimiser l'entreposage ou le transport.

Associer l'initiative au développement de nouveaux marchés

- À divers moments dans l'enquête, des liens sont faits par les entrepreneurs entre le transport et l'objectif d'accentuer la commercialisation des produits. Une autre étude récente sur la transformation alimentaire en Outaouais a d'ailleurs confirmé qu'un nombre élevé d'entreprises souhaitent accroître leurs ventes dans les prochaines années. Des projets qui permettraient d'organiser le transport afin d'alimenter un commerce ou un marché spécifique pourraient être envisagés.

- Les corridors commerciaux sont des facteurs importants à prendre en considération dans la mise en place d'un service de transport ou d'entreposage. Les cartes présentées dans cette étude présentent les principaux trajets effectués par les entreprises et les OBNL. Elles identifient des corridors commerciaux qui mènent principalement à Gatineau.

Plusieurs autres solutions pertinentes envisagées dans l'enquête

- Plusieurs autres types d'initiatives ont capté l'intérêt des entreprises et des OBNL dans l'enquête : la location d'un espace dans un entrepôt collectif à proximité ou encore dans un OBNL ou dans une entreprise privée; un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport; un service de livraison collectif structuré et périodique avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe; un service de location de véhicules et de camions réfrigérés; une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments; la mise en place d'un système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour.
- L'intérêt est bien présent. Mais les freins pour y participer sont également importants. Ces freins peuvent être envisagés comme des facteurs à prendre en considération afin de susciter une meilleure adhésion aux initiatives collectives :
 - Simplicité et facilité d'utilisation pour économiser du temps.
 - Coûts d'adhésion et d'utilisation accessibles.
 - Fiabilité et disponibilité du service.
 - Certitude que la qualité du produit sera préservée et que les conditions de livraison seront respectées.
 - Prise en compte des différences organisationnelles entre les entreprises et des spécificités de leurs produits (durée de vie, contraintes réglementaires et sanitaires, etc.).

SOMMAIRE EXÉCUTIF : Entreprises agricoles, transformateurs et distributeurs

Taux de réponse

Nous avons reçu 82 questionnaires pour un taux de réponse de 29,4 % pour les premières sections de l'enquête et 65 entrepreneurs ont rempli le questionnaire en entier (taux de réponse de 23,3 %). Ces résultats fournissent un bon aperçu des pratiques et des enjeux de transport dans la région.

Portrait des activités d'entreposage

Infrastructure, type d'espace et capacité de stockage

- Parmi l'ensemble des entreprises répondantes, 69,9 % possèdent un entrepôt au sein de leur entreprise et 15,7 % en auront besoin d'ici 5 ans.
- En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises agricoles et de transformation alimentaire de l'Outaouais, nous estimons la capacité de stockage des entreprises de l'Outaouais à 1 419 321 pi³ (40 196 m³), ce qui représente 1 478 chambres standards.
- Plus de la moitié de cet espace (53,2 %) est à température ambiante alors que les espaces réfrigérés et congelés représentent respectivement 34,1 % et 12,7 % de l'espace.
- Les taux d'occupation selon les types d'entrepôts et les saisons varient entre 57 % et 83 %. Pour plus de la moitié des entreprises, les espaces d'entreposage sont remplis au maximum de leur capacité à divers moments de l'année.

Les besoins d'entreposage

- 28 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace réfrigéré dans les prochaines années, comparativement à 25 % pour l'entreposage congelé et 24 % pour un espace à température ambiante.
- En termes de superficie, c'est le manque d'espace à température ambiante qui est le plus criant (48,5 %) suivi des besoins concernant un espace réfrigéré (36,6 %) et un espace congelé (15 %).
- En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises agricoles et de transformation alimentaire de l'Outaouais, nous estimons la capacité de stockage souhaitée à 1 953 292 pi³ (55 318 m³), soit 556 chambres standards de plus que la capacité actuelle.

Équipements et état général des installations

- 22,4 % des répondants n'ont aucun équipement de manutention.
- 55,9 % ont un entrepôt avec une porte au niveau du sol, 16,9 % ont des quais de déchargement, 23,7 % disposent d'une aire réservée à la réception et à l'expédition de marchandise, 32,2 % possèdent des transpalettes manuelles, 10,2 % disposent de transpalettes électriques et 23,7 % utilisent un chariot élévateur ou un tracteur et 3,4 %.

- 65,5 % considèrent l'état général de leurs installations d'entreposage comme étant bon ou excellent, 25,9 % le qualifient de moyen alors que 8,6 % des entreprises signalent avoir des installations d'entreposage dans un état faible ou inadéquat.
- L'âge moyen des entrepôts des entreprises est de 25 ans et l'âge médian est de 15 ans.

Les pratiques de location et intérêts

- Très peu d'entreprises louent un entrepôt à l'extérieur de leur entreprise ou encore louent leurs installations d'entreposage à d'autres entreprises. Néanmoins, il y a tout de même de l'entraide.
- 21,4 % des entrepreneurs seraient toutefois intéressés à louer leur espace d'entreposage non utilisé à une autre entreprise.
- Par ailleurs, 31,9 % seraient très intéressés à louer un espace dans un entrepôt collectif à proximité et 19,4 % seraient peut-être intéressés (total de 51,4 %). La location d'un espace d'entreposage dans un OBNL suscite un intérêt similaire (total de 50 %) alors que pour la location dans une entreprise privée à proximité, certains entrepreneurs sont plus indécis.
- Les répondants seraient prêts à parcourir 23 km en moyenne pour la location d'un espace d'entreposage.
- Outre la distance, des entrepreneurs ont identifié les conditions suivantes pour l'utilisation d'un service d'entrepôt partagé : coûts de location raisonnables, service flexible offert sur de courtes périodes, respect des températures, taux d'humidité et autres normes selon le type de produits.

Portrait des activités de distribution et de transport des produits

Types et moyens de transport

- La majorité des entreprises transportent leurs produits aux points de vente en utilisant soit les véhicules de l'entreprise ou les véhicules personnels des propriétaires.
- Il y a peu d'entreprises (10,1 %) qui font affaire avec un distributeur offrant des services de livraison. Il y a moins de dix distributeurs dans la région incluant les entreprises dans les régions voisines qui font affaire en Outaouais.
- Peu d'entreprises (7,2 %) collaborent avec d'autres entreprises pour organiser le transport.
- Plus des trois quarts des entreprises (80 %) utilisent un véhicule qui n'a pas d'espace de réfrigération ou de congélation. Seulement 20 % utilisent un véhicule avec un espace de réfrigération et 1,8 % avec un espace de congélation.
- Lorsque les véhicules quittent pour distribuer leurs produits, il reste en moyenne 38,4 % d'espace vacant. Lorsqu'ils reviennent, il y a en moyenne 80,5 % d'espace inutilisé dans les véhicules.

Les déplacements pour livrer les produits

- Près de la moitié des entreprises (49,2 %) font des livraisons à domicile pour leurs clients, dont la moitié qui font 5 livraisons et plus par mois. En additionnant l'ensemble des livraisons réalisées par notre échantillonnage d'entreprises, cela totalise 312 livraisons par mois à domicile chez leurs clients.

- L'enquête a permis d'identifier 90 déplacements réguliers effectués par semaine par les entreprises de l'enquête pour distribuer leurs produits aux différents points de vente. Si nous projetons cette donnée sur l'ensemble des entreprises, cela signifie que les entreprises agricoles et les transformateurs de l'Outaouais font environ 400 déplacements réguliers chaque semaine pour distribuer leurs produits.
- La majorité des déplacements (62,3 %) sont réalisés à longueur d'année et 32,1 % sont réalisés entre mars et novembre.
- Gatineau est le point de convergence d'une grande partie des véhicules qui arrivent des MRC. Leurs trajets se croisent à l'entrée des différents secteurs de la Ville de Gatineau. Les trajets majeurs sont donc situés entre Aylmer et Papineauville : dans ce tronçon, les entreprises de notre échantillonnage font entre 23 et 54,25 déplacements par semaine.
- Ils existent également plusieurs autres trajets secondaires en Outaouais.

Les enjeux

- Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire est l'enjeu qui est le plus évoqué par les entreprises à court terme (32,1 %). En ajoutant les entreprises qui ont indiqué qu'il s'agissait d'une priorité à moyen terme, il s'agit d'un enjeu pour 58,5 % des entreprises. Certains entrepreneurs estiment que ces coûts élevés sont un frein à l'essor de leur entreprise.
- La difficulté de trouver de la main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits est un enjeu à court terme pour 19,6 % des entreprises et à moyen terme pour 23,5 % des entreprises (total : 43,1 %).
- Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport n'est pas un enjeu à court terme (15,1 %). Il a toutefois été identifié par 35,8 % des entrepreneurs comme un enjeu à moyen terme (pour un total de 50,9 %), ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport dans le futur.
- Le manque de camions réfrigérés et la difficulté de maintenir la chaîne de froid sont des enjeux à court et moyen terme pour 46,1 % des entreprises (17,3 % à court terme et 28,8 % à moyen terme).

L'intérêt pour participer à des initiatives pour optimiser le transport

- 26,4 % des entrepreneurs ont indiqué qu'ils n'étaient pas intéressés aux initiatives proposées principalement parce qu'ils estiment que le transport est déjà optimisé au sein de leur entreprise.
- 73,6 % des entrepreneurs ont donc manifesté de l'intérêt pour l'une ou l'autre des initiatives suggérées. Celle qui est la plus populaire, avec plus d'un tiers (35,2 %) des répondants qui ont indiqué être intéressés et 29,6 % qui seraient peut-être intéressés (pour un total de 64,8 %), est un service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés.
- La participation à une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments intéresse 29,6 % des entreprises alors que 27,8 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 57,4 %).

- L'adhésion à un service de livraison collectif structuré et périodique avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe intéresse 24,1 % des entrepreneurs alors que 35,2 % seraient peut-être intéressés par ce type d'initiative (pour un total de 59,3 %).
- Par ailleurs, 24,1 % des entrepreneurs seraient intéressés par un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport et 38,9 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 63 %).
- Le service de location de véhicules et de camions réfrigérés rejoint 22,2 % des entrepreneurs et 37 % sont indécis (pour un total de 59,2 %).
- La mise en place d'un système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour intéresse 20,4 % des entrepreneurs alors que 35,2 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 55,6 %).
- C'est la possibilité de transporter d'autres produits lorsque le véhicule n'est pas rempli au maximum de sa capacité qui suscite le moins d'intérêt : seulement 16,7 % ont indiqué qu'ils seraient intéressés alors que 25,9 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 42,6 %).

Les freins mentionnés par les entrepreneurs pour participer à des initiatives qui optimisent les activités de transport sont les suivants :

- Complexité de la coordination, de la gestion et de l'utilisation et surcharge de travail
- Les coûts d'adhésion et d'utilisation élevés
- Le manque de confiance au système : fiabilité et respects des contraintes de transport
- L'importance des différences organisationnelles et la singularité de certaines entreprises
- Une perte d'autonomie et d'opportunités
- Des exigences légales difficiles à respecter

Le transport pour l'approvisionnement

- 78,8 % des intrants (par exemple, les ingrédients, les contenants, les semences, etc.) sont livrés à domicile par le fournisseur ou un transporteur.
- Plusieurs entreprises (63,6 %) vont également chercher les commandes avec leurs véhicules personnels ou celui de l'entreprise.
- 39,4 % des intrants arrivent également par la poste.
- Seulement 10,6 % des entreprises collaborent avec d'autres entreprises pour aller chercher les commandes.
- Près de la moitié des entreprises (47,6 %) se procurent des intrants au moins une fois par mois alors que 52,4 % commandent des intrants entre 1 et 11 fois par année

SOMMAIRE EXÉCUTIF : OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

Taux de participation

Nous avons reçu 27 questionnaires, pour un taux de réponse de 44,3 %. Néanmoins, comme le questionnaire était long, 22 organismes ont rempli le questionnaire jusqu'à la fin. Le taux de réponse pour les dernières questions est donc de 36,1 %. Ces résultats fournissent un bon aperçu des pratiques et des enjeux de transport dans la région.

Les activités d'entreposage

Infrastructure, type d'espace et capacité de stockage

- Parmi l'ensemble des OBNL de l'enquête, 56 % possèdent un entrepôt au sein de leur organisme et 28 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.
- La capacité de stockage des OBNL ayant répondu à l'enquête totalise 19 834 pi³ (562 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 21 chambres standards.
- Plus de la moitié de cet espace (61,8 %) est à température ambiante alors que les espaces réfrigérés et congelés représentent respectivement 20,2 % et 17,9 % du volume d'entreposage actuel.
- La majorité des espaces d'entreposage sont utilisés au maximum de leurs capacités.
- 46,7 % des OBNL refusent des denrées parce que leur espace d'entreposage est insuffisant ou encore inadéquat (par exemple, pour assurer leur conservation).

Les besoins d'entreposage

- Il y a un manque d'espace important. 63 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace pour congeler les denrées dans les prochaines années. Mais les besoins pour les autres types d'entreposage sont également importants : 48 % des OBNL ont mentionné un besoin pour un espace de stockage à température ambiante et 59 % pour un stockage réfrigéré.
- Néanmoins, en termes de superficie, c'est le manque d'espace à température ambiante qui est le plus criant (66,1 %) suivi des besoins concernant un espace congelé (20,7 %) et un espace réfrigéré (13,2 %).
- Ces ajouts représentent un espace supplémentaire de 28 652 pi³ (811 m³) ou l'équivalent de 30 chambres standards, soit 20 à température ambiante, 4 réfrigéré et 6 congelé.

Équipements et état général des installations

- 40 % des répondants n'ont aucun équipement de manutention ni de porte au niveau du sol.
- 41,2 % des OBNL ont accès à un entrepôt avec une porte au niveau du sol, 5,9 % ont des quais de déchargement, 11,8 % ont une aire réservée à la réception et à l'expédition de marchandise, 11,8 % possèdent des transpalettes manuelles et 11,8 % des transpalettes électriques, 11,8 % utilisent un chariot élévateur et 5,9 % possèdent des rouleaux à convoyeur pour faciliter le déplacement des produits et marchandises.

- L'âge moyen des entrepôts des OBNL de l'Outaouais est très élevé, soit 46 ans et l'âge médian est de 52 ans.
- Néanmoins, 69,2 % considèrent tout de même que l'état général de leurs installations d'entreposage est bon ou excellent. Il y a tout de même 38,5 % qui qualifient leur installation de moyen alors que 7,67 % des OBNL signalent avoir des installations d'entreposage inadéquates.

Les pratiques de location et intérêts

- Les pratiques de partage d'entreposage sont peu communes puisque, parmi les OBNL répondants, seulement 4 % entreposent leurs produits dans un entrepôt qu'elles louent à l'extérieur de l'organisme.
- À l'inverse, peu d'OBNL (13,3 %) louent leurs installations d'entreposage à d'autres OBNL ou entreprises et il n'y a pas d'intérêt pour cette pratique parmi les autres organismes.
- 28,6 % des OBNL seraient très intéressés à louer un espace dans un OBNL à proximité et 28,6 % seraient peut-être intéressés (total de 57,2 %). La location d'un espace d'entreposage dans un entrepôt collectif à proximité intéresse grandement 25 % des OBNL et pas moins de 50 % (total de 75 %) indiquent qu'ils seraient peut-être intéressés alors que pour un espace dans une entreprise, 33,3 % seraient peut-être intéressés.
- En moyenne, les OBNL sont prêts à parcourir 13 km pour se rendre à un entrepôt loué. La distance médiane est de 15 km et tous les gestionnaires indiquent ne pas vouloir voyager plus de 25 km pour accéder à leur entrepôt.
- L'obtention de subventions pour optimiser l'entreposage est une solution préconisée par plusieurs répondants pour soutenir l'amélioration des espaces d'entreposage (agrandissement, rénovation, nouvelle infrastructure, etc.) et pour se procurer du matériel adéquat.

Les activités de transport

Les sources d'approvisionnement en denrées

- Parmi l'ensemble des organismes qui ont participé à l'enquête, 70,4 % sont accrédités par Moisson Outaouais.
- Un OBNL sur quatre (25,9 %) n'a pas d'autres fournisseurs réguliers que Moisson Outaouais alors que plus de la moitié (55,6 %) se procurent des denrées auprès d'autres fournisseurs. 18,5 % des OBNL ne reçoivent ni denrées de Moisson Outaouais ni d'un fournisseur de façon régulière. Ils reçoivent des dons de nourriture ou des dons en argent, ce qui leur permet d'acheter des denrées. Il y a également des frigos antigaspillages qui sont approvisionnés par la communauté et des jardins communautaires qui produisent une quantité importante de fruits et de légumes.
- Parmi les OBNL qui ont des fournisseurs réguliers, 62,5 % se procurent des denrées auprès de détaillants et grossistes, 31,3 % auprès de producteurs agricoles, 31,3 % auprès d'autres OBNL que Moisson Outaouais, 25 % auprès de restaurateurs, 6,3 % auprès d'organismes publics et 6,3 % auprès de transformateurs.

Le transport pour approvisionner les OBNL en denrées

- Pour 57,7 % des organismes, le transport est géré par Moisson Outaouais. Puisque plusieurs organismes ont également d'autres fournisseurs, elles ont recours à d'autres pratiques de transport : 53,8 % font des activités de transport pour s'approvisionner en denrées. Ce sont généralement les employés ou les bénévoles, des citoyens engagés, qui vont chercher les denrées avec leurs véhicules personnels. 19,2 % des organismes ont des fournisseurs qui viennent porter les denrées sur place. 7,7 % collaborent avec d'autres organismes pour le transport associé à l'approvisionnement.
- La majorité des OBNL (85,7 %) utilise de petits véhicules pour transporter les produits tels que des véhicules de promenade, des pick-up ou fourgonnettes. Une proportion de 7,1% utilise un camion de 5 tonnes ou moins et 7,1 % un camion de 5 tonnes ou plus.
- Dans la même veine, les petits véhicules qui sont utilisés n'ont pas d'espace de réfrigération ou de congélation alors que les camions disposent de ce type d'espace.
- Il reste en moyenne 72 % d'espace inutilisé dans le véhicule au moment d'aller chercher les denrées et, au retour, il reste en moyenne 29 % d'espace vacant.

La distribution des denrées

- Plusieurs OBNL distribuent leurs denrées sur place. Néanmoins, 39,1 % livrent des denrées ou des repas à l'extérieur de l'organisme.
- La majorité de ces OBNL (87,5 %) livrent à des usagers. Ils font entre 1 et 145 livraisons par mois.
- La moitié des organismes distribuent également les denrées dans des points de service de l'organisme et dans d'autres organismes ou entreprises.
- Pour aller distribuer les denrées, il reste en moyenne 36,3 % d'espace vacant dans le véhicule. Au retour, l'espace vacant est un peu plus important avec 49 % de l'espace qui est inutilisé.

Les principaux trajets pour l'approvisionnement et la distribution des denrées

- L'enquête a permis d'identifier 58 trajets effectués 94 fois par semaine par les OBNL pour ramasser ou distribuer leurs denrées (1 trajet = aller et retour). 37,1 % des OBNL font un déplacement une fois par semaine et 47,6 % effectuent de 2 à 20 déplacements par semaine.
- Tous les OBNL indiquent que ces trajets et déplacements sont effectués à longueur d'année.
- Le trajet situé entre Gatineau et Hull se démarque. Il est effectué près de vingt fois par semaine par les organismes répondants. De plus, les OBNL localisés à Hull font également 20 déplacements par semaine à l'intérieur de ce secteur.
- Il y a plusieurs autres déplacements de moindre envergure qui sont effectués en Outaouais.

Les principaux enjeux de transport

- Le principal enjeu de transport identifié à court terme par les OBNL (42,9 %) concerne la difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits, cela inclut également les bénévoles

qui ont souvent un apport important dans ces organismes. En additionnant les OBNL qui ont identifié cette priorité à court ou moyen terme, l'enjeu rejoint 57,1 % des organismes.

- Le deuxième enjeu mentionné à court terme (28,6 %) est le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire. Ce n'est pas un enjeu à moyen terme.
- Le manque de camions réfrigérés et la difficulté de maintenir la chaîne de froid sont des enjeux à court terme pour 14,3 % des OBNL et à moyen terme pour 28,6 %, pour un total de 42,9%.
- Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est un enjeu à moyen terme pour un tiers des OBNL.
- Parmi les autres défis mentionnés par les OBNL, il y a le manque de temps pour réaliser les activités de transport. Ce sont souvent de petits OBNL avec peu d'employés. L'accès au transport en commun est également un enjeu majeur, particulièrement dans les MRC rurales où ce service est inexistant. La distribution des denrées auprès des familles devient alors une nécessité pour ces OBNL.

Intérêts pour collaborer à des initiatives collectives

- Une proportion importante des organismes qui distribuent des denrées seraient intéressés (42,9 %) ou peut-être intéressés (42,9 %) par un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les OBNL et les entreprises ayant besoin d'un service de transport (pour un total de 85,7 %).
- Près de la moitié des organismes seraient également intéressés (42,9 %) ou peut-être intéressés (14,3 %) par un service de location de véhicules et de camions réfrigérés (pour un total de 57,1 %).
- Le système de colivraison avec un nombre restreint d'organismes qui livrent tour à tour intéresse un tiers des OBNL (33,3 %) et un autre tiers seraient peut-être intéressés (pour un total de 67 %).
- La mise en place d'un service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur dédié à l'ensemble du groupe, intéresserait peut-être la moitié des OBNL tout comme une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport.
- Il y a peu d'intérêts pour le transport d'autres marchandises.

Deux principaux freins mentionnés par les gestionnaires d'OBNL pour participer à des initiatives qui optimisent les activités de transport :

- Le manque de temps.
- Les coûts du service et la précarité de l'organisme.

Introduction : Mise en contexte et objectifs

Les entreprises dans les circuits alimentaires qui font des activités de transport et d'entreposage des produits sont de plus en plus nombreuses en Outaouais. Ces activités sont souvent réalisées de façon individuelle, ce qui engendre une charge de travail et des coûts importants et des difficultés pour répondre à la demande locale et développer de nouveaux marchés. À l'échelle régionale, ces enjeux affectent également le développement des systèmes bioalimentaires durables, car ils menacent la survie de ces entreprises et engendrent un coût énergétique plus important. Plusieurs recherches réalisées ailleurs confirment également l'importance de s'attarder davantage à ce sujet de recherche émergeant autant pour les milieux de pratiques que pour la communauté scientifique (Brisebois et Audet, 2018; Carrefour bioalimentaire Laurentides, 2021; Handfield, 2021; Mundler et coll., 2016; Raton et coll., 2020, Kacioui-Maurin et coll., 2021; Vivre en Ville, 2018).

L'optimisation des opérations logistiques est un enjeu qui a été identifié dans les milieux, notamment lors des consultations publiques menées par la Table agroalimentaire de l'Outaouais (TAO) dans le cadre de l'élaboration du *Plan de développement bioalimentaire de l'Outaouais 2020-2025*. Une enquête réalisée auprès des entreprises qui font de la transformation alimentaire au printemps 2022 confirme également qu'il y a des enjeux importants d'entreposage et de transport dans tous les territoires de l'Outaouais (Doucet, 2023). Sans compter, la flambée des coûts de l'essence des derniers mois qui engendre des dépenses supplémentaires pour les entreprises. Le moment est propice pour s'intéresser davantage à ces enjeux.

Dans cette perspective, les partenaires de l'Entente sectorielle de développement du secteur bioalimentaire de l'Outaouais ont confié le mandat à l'Observatoire du développement de l'Outaouais de documenter les pratiques d'entreposage, de transport et de distribution des aliments dans les circuits alimentaires de proximité en Outaouais et dans ses territoires. Cet objectif nécessite d'examiner les pratiques des entreprises agricoles, mais également celles des entreprises de transformation alimentaire et des OBNL impliqués dans les circuits alimentaires. Axé sur les besoins du milieu, ce portrait-diagnostic contribuera à produire des résultats qui vont guider les partenaires et influencer les actions dans les territoires concernés. Il contribuera notamment à orienter les objectifs qui seront priorisés dans le cadre de leur chantier régional sur la commercialisation et favorisera une meilleure maîtrise de ces enjeux en identifiant notamment les composantes sur lesquelles il est pertinent d'agir.

Le premier résultat escompté de ce projet est donc d'enrichir et d'approfondir les connaissances sur les activités de stockage et de transport réalisées dans les circuits alimentaires en Outaouais. Plus précisément, ce portrait-diagnostic vise à réaliser un état de la situation des composantes suivantes :

- L'entreposage des produits et denrées alimentaires et ses enjeux;
- Le transport des produits alimentaires et des denrées, incluant les mouvements d'approvisionnement et de distribution et ses enjeux.
- L'ouverture des entreprises et des OBNL à participer à de nouvelles stratégies comme le partage d'infrastructures et les maillages.

L'Entente sectorielle de développement du secteur bioalimentaire de l'Outaouais (ESBO) 2020-2023

Cette entente « vise à soutenir le développement du secteur bioalimentaire de l'Outaouais par la réalisation de projets en concordance avec les objectifs du Plan de développement bioalimentaire de l'Outaouais (PDBO) 2020-2025 et des plans de développement de la zone agricole (PDZA) des MRC de l'Outaouais et de la Ville de Gatineau ».

Les douze partenaires de l'ESBO :

- Table agroalimentaire de l'Outaouais
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), direction régionale de l'Outaouais;
- MRC de la Vallée-de-la-Gatineau
- MRC Les Collines-de-l'Outaouais
- MRC Papineau
- MRC Pontiac
- Ville de Gatineau
- Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides
- Centre intégré de santé et de services sociaux de l'Outaouais – Direction de santé publique
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), direction régionale de l'Outaouais
- Services Québec, direction régionale de l'Outaouais (MTESS)
- Tourisme Outaouais

Pour plus d'information sur l'ESBO, veuillez consulter le site www.agro-outaouais.com/esbo. Voir également la partie sur le comité de pilotage et de suivi bioalimentaire dans la section 1 sur la démarche méthodologique.

La démarche adoptée pour atteindre ces objectifs est originale sous plusieurs aspects.

Un portrait original et détaillé, intégrant les entreprises agricoles, les entreprises de transformation alimentaire et les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

D'abord, pour obtenir un portrait détaillé des activités de transport et d'entreposage, nous nous sommes intéressés à l'ensemble des entreprises qui font de la mise en marché directe, incluant les entreprises agricoles et les entreprises de transformation alimentaire¹, ainsi qu'aux OBNL impliqués dans les circuits alimentaires et qui font des activités d'entreposage et/ou de transport. La recherche contribue donc à situer les enjeux de transport et d'entreposage dans un portrait plus général qui englobe différents acteurs. Documenter à la fois la situation des entreprises et celle des OBNL contribuera également à favoriser les convergences entre le développement bioalimentaire et les initiatives en sécurité alimentaire et en saine alimentation dans la région.

La démarche est originale et innovante, car les données de ces trois groupes sont généralement analysées séparément au Québec. Avec ce projet, nous rejoignons donc la vision portée par les partenaires de l'ESBO en intégrant différents maillons du bioalimentaire qu'elle soit agricole ou non.

Des données à l'échelle des quatre MRC et de la Ville de Gatineau

La problématique de l'accès aux données est importante à l'échelle des MRC. Les partenaires de l'ESBO avaient donc le souci d'obtenir des données à petite échelle pour ces territoires pour la section concernant les entreprises agricoles et transformateurs².

Une enquête d'envergure auprès de 82 entreprises et 27 OBNL en Outaouais

Comme les données sur les activités de transport et d'entreposage sont quasi inexistantes, le portrait-diagnostic s'appuie sur la réalisation d'une enquête terrain d'envergure qui a rejoint 82 entreprises et 27 OBNL entre février et mars 2023.

Présentation du rapport

Les résultats de la recherche sont présentés en six principales sections.

Section 1 : La démarche méthodologique

Dans cette section, nous expliquons la démarche méthodologique utilisée pour la collecte et l'analyse des données. Nous y présentons le rôle et l'implication du comité de pilotage et de

¹ Dans l'enquête, nous avons également un répondant qui est un distributeur de produits en provenance d'entreprises agricoles et de transformateurs en Outaouais.

² Les OBNL dans les circuits alimentaires ne sont pas assez nombreux pour réaliser un portrait détaillé pour chaque territoire. Il y aurait un enjeu de confidentialité. Néanmoins, le portrait régional est représentatif de l'ensemble des territoires en Outaouais.

suivi du projet ainsi que la réalisation d'une revue documentaire sur les enjeux de transport et d'entreposage. Nous expliquons également les étapes qui ont mené à la création des questionnaires d'enquête, à sa diffusion auprès des entreprises et des OBNL et à l'analyse des données.

Section 2 : Le portrait des activités de transport et d'entreposage pour les entreprises agricoles et les entreprises de transformation

La deuxième section dresse un portrait des activités de transport et d'entreposage pour les entreprises qui font de la mise en marché directe, incluant celles agricole et non agricole. Cette section est composée de trois principales parties :

- La présentation du taux de réponse et du profil des entreprises qui ont participé à l'enquête.
- Les pratiques et infrastructures d'entreposage des entreprises et les enjeux dans ce domaine.
- Les pratiques et infrastructures associées au transport des produits et ses enjeux. Nous nous intéresserons à la fois aux activités liées à distribution et à l'approvisionnement.

Section 3 : Le portrait des activités de transport et d'entreposage pour les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

La troisième section dresse un portrait des activités de transport et d'entreposage pour les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires. Cette section est composée de trois principales parties :

- La présentation du taux de réponse et du profil des OBNL qui ont participé à l'enquête.
- Les pratiques et infrastructures d'entreposage des OBNL et les enjeux dans ce domaine.
- Les pratiques et infrastructures associées au transport des denrées et ses enjeux. Nous nous intéresserons à la fois aux activités liées à l'approvisionnement en denrées et à leur distribution.

Section 4: Diagnostic sur les activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais

Que retenir de l'ensemble de ces résultats ? Dans cette section, nous faisons un retour sur les principaux constats tirés des résultats en lien avec les objectifs initiaux. Nous proposons des pistes de réflexion sur les solutions possibles en nous appuyant sur l'ouverture démontrée par les entreprises et les OBNL à participer à de nouvelles stratégies comme le partage d'infrastructures et les maillages.

Section 1 : Démarche méthodologique

Étant donné qu'il y a très peu de données disponibles sur les activités de transport et d'entreposage, la mise en place d'une démarche méthodologique rigoureuse pour l'étape de la collecte de données a été importante. Dans cette section, nous présentons d'abord le rôle et l'implication du comité de pilotage et de suivi du projet. Nous expliquons les étapes de collecte de données en nous attachant principalement sur la réalisation de l'enquête auprès des entreprises et des OBNL qui a été centrale dans cette démarche.

1.1 Comité de suivi et de pilotage du projet

Puisque ce portrait-diagnostic vise à répondre aux besoins émanant du milieu, cela implique une réflexion importante et en continu entre l'ODO et les partenaires de l'ESBO. Les partenaires de l'ESBO ont donc mis en place un comité de travail pour faire le suivi des travaux et partager les différents savoirs et les besoins des acteurs sur le terrain concernant les projets en bioalimentaire réalisés par l'ODO.

Le comité était composé de neuf représentants des partenaires de l'ESBO qui connaissent bien le milieu bioalimentaire et qui représentent l'ensemble des territoires de l'Outaouais (voir l'encart suivant). Les échanges ont contribué à définir la problématique et orienter le contenu du projet tout en développant une culture partagée sur les aspects du transport et de l'entreposage dans la région. Les représentants du comité se sont également impliqués tout au long du projet dans la révision des listes des entreprises et du questionnaire, par exemple, ou encore dans la démarche pour inciter les entreprises à participer à l'enquête, ce qui a eu un impact important sur le taux de participation. Entre avril 2022 et avril 2023, le comité s'est rencontré à onze reprises³. Ces rencontres ont certes contribué à renforcer l'appropriation du projet.

En plus des membres de l'ODO, des étudiants de 1^{er} et 2^e cycle ont également participé au projet et à des rencontres du comité. Ce fut l'occasion pour eux de participer à une démarche de recherche partenariale et de contribuer aux différentes phases de la recherche.

³ Dans le cadre de ces rencontres, nous faisons également le suivi de deux autres projets. Nous avons commencé à discuter du projet sur le transport et l'entreposage en avril 2023 afin de bien le délimiter.

Membres du comité de pilotage et de suivi du projet

- Andréane Sabourin, MRC Papineau
- Aurélie Boyer, Table agroalimentaire de l’Outaouais (TAO)
- Marc Cloutier, MRC de la Vallée-de-la-Gatineau
- Mathieu Trépanier, MRC des Collines-de-l’Outaouais
- Philippe Duguay, Fédération de l’UPA Outaouais-Laurentides
- Roberto Caron, Ville de Gatineau
- Shanna Armstrong, MRC de Pontiac
- Suzanne Laplante, d’abord à titre de représentante de la Fédération de l’UPA Outaouais-Laurentides et ensuite à titre d’agrotransformateur
- Vincent Philibert, Ministère de l’Agriculture, des Pêcheries et de l’Alimentation (MAPAQ), direction régionale de l’Outaouais

1.2 Quatre groupes cibles

Une fois la problématique et les objectifs du portrait-diagnostic identifié, l’un des premiers échanges avec le comité a été de définir les groupes cibles qui font des activités de transport et d’entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais. Quatre groupes cibles ont été identifiés :

1. L’ensemble des entreprises agricoles qui font de la mise en marché directe, c’est-à-dire qui s’occupent de commercialiser leurs produits frais ou transformés, sur place ou ailleurs. Ces entreprises doivent donc s’occuper du transport et de l’entreposage des produits.
2. Les entreprises de transformation alimentaire : ces entreprises exercent des activités de transformation hors ferme et se procurent les produits agricoles d’un autre fournisseur. Ce sont par exemple des manufactures de fabrication alimentaire, des boulangeries, microbrasseries, etc.
3. Les distributeurs alimentaires (grossistes et agents distributeurs) qui distribuent les produits alimentaires en Outaouais⁴. Il s’agit principalement de marchands qui achètent « des produits en grande quantité à des producteurs et des importateurs pour les revendre en

⁴ Néanmoins, comme il y a seulement neuf distributeurs en Outaouais et qu’un seul a rempli le questionnaire, nous avons traité ses réponses avec les résultats des entreprises agricoles et des transformateurs alimentaires.

quantités variables à des commerçants, à des utilisateurs industriels ou à des collectivités selon leurs besoins » (MAPAQ, 2020, p.80). Ils peuvent être localisés en Outaouais ou encore dans les régions voisines. Nous avons exclu les transformateurs qui organisent la distribution de leurs propres produits (ex. : Molson, Coke, etc.). Nous avons également exclu les chaînes d'alimentation car elles ont leur propre système de distribution.

4. Les OBNL en circuit alimentaire. Bien que ce portrait vise principalement les entreprises, les partenaires de l'entente souhaitent également ajouter un volet complémentaire et exploratoire afin de documenter les pratiques et enjeux dans les principaux OBNL impliqués dans les circuits alimentaires en Outaouais. Nous avons inclus les OBNL qui sont impliqués dans les circuits alimentaires et qui sont susceptibles de faire des activités d'entreposage ou des déplacements afin de ramasser et/ou distribuer les denrées.

Toutefois, pour le questionnaire destiné aux OBNL, nous avons également intégré une section sur la transformation alimentaire et la gestion des résidus qui est destinée à alimenter deux autres études : un portrait-diagnostic de la transformation alimentaire dans les OBNL réalisés par l'ODO et le projet « Deuxième récolte » qui vise à documenter le gaspillage et les pertes alimentaires réalisé par le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO). Malgré les limites que constitue un long questionnaire sur le taux de participation, nous avons convenu de regrouper les questions des trois enquêtes dans un seul et même questionnaire pour ne pas dupliquer les démarches sur le terrain. D'autant plus que l'ensemble de ces projets sont mandatés et financés par l'ESBO et qu'elles concernaient les mêmes OBNL. Nous avons donc travaillé de concert avec le CREDDO pour réaliser un seul questionnaire.

Dans l'enquête terrain, nous avons exclu les restaurants et les détaillants alimentaires, soit les commerces aux détails qui vendent directement aux consommateurs (supermarchés, dépanneurs, épicerie fines, etc.), car ils sont très nombreux et difficilement joignables. Toutefois, en plus de la présente étude, nous avons également réalisé une étude exploratoire complémentaire concernant les déserts alimentaires. Dans cette dernière étude, également disponible sur le site de l'ODO, nous localisons les divers détaillants et marchés en Outaouais (dépanneurs, épicerie, marchés publics et supermarchés).

1.3 Revue documentaire et recension des écrits

Une revue documentaire sur la logistique du transport et de l'entreposage a été réalisée avec deux principaux buts. D'abord, nous avons recueilli les informations et connaissances disponibles sur l'entreposage et le transport en Outaouais et au Québec.

Ensuite, nous avons consulté des articles dans le domaine de la logistique dans le champ du développement territorial, mais également de façon plus large en lien avec les théories de l'organisation. Cette revue de littérature nous a menés à l'extérieur du Québec, notamment en France, car ce sujet d'analyse est davantage développé. Cette revue de littérature a également porté sur les bonnes pratiques et les enjeux concernant l'optimisation de la logistique (par. ex. : maximisation des infrastructures sous-utilisées, mutualisation des ressources, organisation logistique collective, etc.).

Cette étape nous a permis d'opérationnaliser et d'orienter la collecte de données et l'élaboration de nos outils d'enquête et de constituer nos grilles d'analyse pour discuter et interpréter les résultats.

L'ensemble des connaissances issues de la revue documentaire sont intégrées tout au long de notre rapport de recherche et principalement dans la dernière section sur l'analyse.

1.4 Données secondaires

Nous avons recueilli deux types de données secondaires pour compléter le portrait-diagnostic.

D'abord, nous avons géolocalisé l'emplacement des détaillants à partir de la liste des permis de vente au détail du MAPAQ (706 entrées). Ces données incluent les épiceries, dépanneurs et certaines entreprises de transformation. L'intérêt de cet exercice était d'ajouter dans l'analyse quelques données pour alimenter la réflexion sur les déserts alimentaires, car l'un des enjeux en Outaouais est de donner accès aux aliments locaux. Nous traitons de ces enjeux dans un document complémentaire.

Ensuite, nous avons anticipé que certaines parties du questionnaire, notamment celle sur l'identification des différents trajets des OBNL, n'étaient pas adaptées pour Moisson Outaouais. Cet organisme effectue en effet de nombreux trajets. Nous les avons donc contactés pour qu'il puisse nous fournir les données sous la forme d'un tableau qui identifie les spécificités des différents trajets que l'organisme effectue chaque semaine pour s'approvisionner et distribuer les denrées. Leurs données ont été intégrées dans l'analyse.

1.5 Enquête auprès des entreprises et des OBNL

Puisqu'il y a peu de données sur les activités de transport et d'entreposage, nous avons privilégié une enquête terrain pour recueillir diverses informations auprès des entreprises et des OBNL en Outaouais.

L'enquête avec sondage en ligne nous est apparue comme une méthode de collecte de données adaptée pour réaliser un portrait de ces pratiques tout en identifiant les besoins et les enjeux. La littérature identifie plusieurs avantages à cette méthode : faible coût, rapidité de la collecte des données, plus grande liberté du répondant, etc.

L'un des principaux défis de cette méthode était de s'assurer d'avoir un bon échantillonnage et une représentativité adéquate. Nous présentons les taux de participation aux questionnaires à la section 2.1 pour les entreprises agricoles et les entreprises de transformation et à la section 3.1 pour les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires.

L'élaboration de cette enquête a nécessité plusieurs étapes qui sont expliquées dans les pages suivantes.

1.6 Création de la liste des entreprises et des OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

Afin de diffuser le questionnaire d'enquête par courriel aux entreprises et aux OBNL, la première étape a été de les identifier. Nous avons donc créé des listes de ces entreprises et OBNL avec leurs adresses électroniques.

Liste des entreprises agricoles et des transformateurs

La liste des entreprises agricoles et des transformateurs n'est pas disponible. La direction régionale du MAPAQ en Outaouais tient bien un registre, mais ces listes sont confidentielles, nous n'y avons donc pas accès.

Néanmoins, nous avons créé une liste des agrotransformateurs et des transformateurs dans le cadre de la réalisation d'un projet précédent sur la transformation alimentaire⁵. Nous avons donc réutilisé cette liste. Nous l'avons complété en identifiant les entreprises agricoles qui font leur propre mise en marché sans faire de la transformation alimentaire.

Liste des principaux sites Internet consultés pour dresser la liste des entreprises qui font de la transformation alimentaire en Outaouais

- Croquez l'Outaouais
- Parcours Outaouais Gourmet
- Marché de l'Outaouais
- Les Marchés publics en Outaouais
- Les MRC/Gatineau
- ICRIQ
- Panier bleu
- Mangeons local UPA
- CARTV
- Fermiers de familles
- Aliments du Québec
- CSMOTA
- Liste des entreprises au MAPAQ qui ont des permis de transformation

⁵ Ce projet était également mandaté et financé par l'ESBO.

Pour compléter cette liste, nous avons consulté de nombreux sites Internet afin d'identifier ces entreprises (voir l'encart à la page précédente). Des partenaires, par exemple la TAO, nous ont également fourni une liste. Les membres du comité ont révisé la liste afin d'identifier les entreprises manquantes. La réalisation de l'enquête, qui nécessitait de contacter par courriel les entreprises, a également contribué à réviser la liste en identifiant celles qui n'étaient plus en service.

Liste des distributeurs

Les distributeurs qui transportent des produits en Outaouais ont été difficiles à repérer. Puisque l'équipe de la Table agroalimentaire de l'Outaouais les connaît bien, elle nous a fourni une liste.

Liste des OBNL en circuits alimentaires

Nous avons identifié ces OBNL à partir de :

- La liste du Portrait du Système alimentaire durable de l'Outaouais qui identifie des initiatives de transformation alimentaire à dominance communautaire.
- La liste des membres de Moisson Outaouais disponible sur leur site Internet.
- La liste des membres de la Table de Concertation sur la Faim et le Développement social de l'Outaouais disponible sur leur site Internet.
- La liste des membres des cuisines collectives de Gatineau disponible sur le site Internet du Regroupement des Cuisines collectives de Gatineau.

Les membres du comité bioalimentaire et du Chantier sur la sécurité alimentaire et la saine alimentation (SASA) et le CREDDO ont été invités à réviser cette liste. Nous avons ajouté les organismes manquants qui ont été suggérés.

À l'issue de cet exercice, nous avons identifié 279 entreprises agricoles et entreprises de transformation alimentaire, 8 distributeurs et 61 OBNL. Ces entreprises et OBNL avaient une adresse électronique disponible sur Internet. Nous avons pris en compte l'ensemble des entreprises et des OBNL, incluant ceux de petite taille.

1.7 Création des questionnaires d'enquête

Nous avons réalisé trois questionnaires différents pour nous adapter aux réalités des populations cibles : un questionnaire pour les entreprises agricoles et les transformateurs, un questionnaire pour les distributeurs et un questionnaire pour les OBNL.

Diverses sources documentaires ont été utilisées pour élaborer les canevas des questionnaires qui avaient pour but de dresser un portrait des activités d'entreposage et des trajectoires des

aliments (mouvements de distribution et d'approvisionnement), d'identifier les problématiques vécues et sonder l'ouverture des répondants à participer à de nouvelles stratégies comme le partage d'infrastructures et les maillages. La revue documentaire nous a permis d'identifier des questions pertinentes, des enjeux et des pistes ainsi que des points de repère pour l'analyse. Soulignons l'apport important du Carrefour bioalimentaire Laurentides qui nous a partagé son questionnaire créé dans le cadre de la réalisation d'un portrait de la logistique et du transport durable des denrées auprès des OBNL de la région des Laurentides en 2019.

Le contenu des questionnaires a été révisé et bonifié par le comité de pilotage et de suivi afin de s'assurer que les questions répondaient aux besoins et aux réalités du milieu.

Le questionnaire destiné aux OBNL a été présenté aux membres du Chantier sécurité alimentaire et en saine alimentation. Comme certaines parties de ce questionnaire étaient également réalisées en collaboration avec le CREDDO, ces derniers l'ont également révisé et bonifié.

Voici un résumé des spécificités des trois questionnaires :

- Pour les entreprises agricoles et les entreprises de transformation alimentaire. Le questionnaire comprend quatre sections : 1) la description de l'entreprise; 2) les pratiques d'entreposage; 3) la distribution et le transport des produits; et 4) l'approvisionnement et le transport.
- Pour les distributeurs. Le questionnaire est composé de quatre principales sections : 1) la description de l'entreprise; 2) les pratiques d'entreposage en Outaouais, s'il y a lieu; 3) l'approvisionnement de produits en Outaouais et le ramassage des produits; et 4) la distribution des produits en Outaouais et le transport.
- Les OBNL dans les circuits alimentaires. Le questionnaire comprend six sections : 1) la description de l'organisme; 2) les activités d'approvisionnement et de transport; 3) la réception et l'entreposage des aliments; 4) les activités de transformation alimentaire; 5) l'économie circulaire et les résidus alimentaires; et 6) la livraison et le transport des denrées alimentaires.

Dans les trois questionnaires, la première page explique en détail le projet et fait office de formulaire de consentement. Nous avons privilégié autant que possible des questions fermées (à choix de réponse). Néanmoins, pour plusieurs questions, les participants pouvaient ajouter des explications. Une section commentaire était également disponible à la fin de chacune des sections.

Les questionnaires ont fait l'objet d'une révision linguistique afin de s'assurer que les questions étaient facilement compréhensibles. Le questionnaire pour les entreprises agricoles et les transformateurs a été traduit, car plusieurs entrepreneurs sont anglophones.

Dans notre enquête, nous avons pris un engagement de confidentialité, notamment dans les rapports écrits qui seront rendus publics. Nous avons donc porté une attention particulière à la façon de présenter ces données pour qu'il n'y ait pas de risque de bris de confidentialité.

Néanmoins, les agents de développement souhaitaient avoir accès à certaines données pour connaître les besoins des entreprises et communiquer avec elle pour leur proposer des services adaptés. Une question à la fin du questionnaire demandait aux entrepreneurs l'autorisation ou non de transmettre leurs réponses aux agents dans l'objectif de poursuivre l'accompagnement et le soutien de leur entreprise. Des formulaires d'engagement de confidentialité des données ont été signés avec les partenaires et l'équipe de recherche.

Étant donné que ce projet a également obtenu un financement du CRSH, il a été soumis au comité d'éthique de la recherche à l'UQO pour une évaluation scientifique. Ce projet a été approuvé par le comité d'éthique de la recherche de l'UQO au début de janvier 2023. Les risques et inconvénients engendrés par ce projet de recherche sont minimes.

Les questionnaires ont été montés sur le serveur sécurisé Lime Survey hébergé à l'UQO pour réduire le risque de bris de confidentialité. Les données seront conservées sous la forme de fichiers numériques codés dans un dossier sur le serveur sécurisé de l'UQO. Les fichiers de données seront détruits dans 5 ans à l'aide d'un logiciel spécialisé de destruction des données afin d'effacer toutes traces de ceux-ci.

1.8 Distribution des questionnaires et analyses

Les premiers envois des questionnaires ont eu lieu le 24 janvier et l'enquête s'est terminée le 10 mars. Entre ces deux dates, plusieurs rappels ont été faits non seulement par l'ODO, mais également par les partenaires et par le CREDDO en ce qui a trait au questionnaire pour les OBNL.

Nous avons envoyé l'invitation pour répondre au questionnaire à l'ensemble de la liste des entreprises et des OBNL qui ont été identifiés et qu'il était possible de rejoindre par courriel.

Les données de l'enquête ont été extraites de la plateforme Lime Survey et exportées vers le logiciel Excel. Nous avons par la suite anonymisé les données et regroupé les données selon les différentes thématiques. Les tableaux et graphiques ont également été créés dans Excel.

Faits saillants sur la démarche méthodologique

- Les partenaires de l'ESBO ont mis en place un comité de travail pour faire le suivi du projet et partager les différents savoirs et les besoins des acteurs sur le terrain concernant les activités de transport et d'entreposage.
- Quatre groupes cibles ont été retenus dans le cadre de cette recherche : les entreprises agricoles qui font de la mise en marché directe, les entreprises de transformation alimentaire, les distributeurs alimentaires (grossistes et agents distributeurs) qui distribuent les produits alimentaires en Outaouais, les OBNL en circuit alimentaire.
- Une revue documentaire a été réalisée afin de recueillir les informations et les connaissances disponibles sur l'entreposage et le transport notamment sur les bonnes pratiques et les enjeux concernant l'optimisation de la logistique du transport et de l'entreposage. Cette étape nous a permis d'opérationnaliser et d'orienter la collecte de données et l'élaboration de nos outils d'enquête et de constituer nos grilles d'analyse pour discuter et interpréter les résultats.
- Nous avons recueilli deux types de données secondaires pour compléter le portrait-diagnostic soit l'emplacement des détaillants à partir de la liste des permis de vente au détail du MAPAQ et un tableau de données fournies par Moisson Outaouais qui identifie les trajets que l'organisme effectue pour s'approvisionner et distribuer les denrées.
- Puisqu'il y a peu de données sur les activités de transport et d'entreposage, nous avons privilégié une enquête terrain avec sondage en ligne pour recueillir diverses informations auprès des entreprises et des OBNL en Outaouais.
- Nous avons répertorié 279 entreprises agricoles et entreprises de transformation alimentaire, 8 distributeurs et 61 OBNL. Ces entreprises et OBNL avaient une adresse électronique disponible sur Internet. Nous avons pris en compte l'ensemble des entreprises et des OBNL, incluant ceux de petite taille.
- Nous avons réalisé trois questionnaires différents pour nous adapter aux réalités des populations cibles : un questionnaire pour les entreprises agricoles et les transformateurs, un questionnaire pour les distributeurs et un questionnaire pour les OBNL.
- La création des questionnaires s'appuie sur la revue documentaire ainsi que sur le savoir des membres du comité de pilotage et de suivi afin de s'assurer que les questions répondaient aux besoins et aux réalités du milieu.
- Le questionnaire pour les entreprises agricoles et les transformateurs a été traduit, car plusieurs entrepreneurs sont anglophones.
- La démarche méthodologique de ce projet a été approuvée par le comité d'éthique de la recherche de l'UQO au début de janvier 2023.

- Le premier envoi du questionnaire a eu lieu le 25 janvier 2023 et l'enquête s'est terminée le 10 mars 2023. Entre ces deux dates, plusieurs rappels ont été faits non seulement par l'ODO, mais également par ses partenaires.
- Les données de l'enquête extraites de la plateforme Lime Survey et exportées vers le logiciel Excel pour l'analyse et la création des tableaux et figures.

Section 2 : Portrait des activités de transport et d'entreposage pour les entreprises agricoles et les entreprises de transformation

Cette section dresse un portrait des activités de transport et d'entreposage pour les entreprises qui font de la mise en marché directe, incluant celles agricoles et non agricoles. Elle est composée de trois principales parties :

- La présentation du taux de réponse et du profil des entreprises qui ont participé à l'enquête.
- Les pratiques et infrastructures d'entreposage des entreprises et les enjeux dans ce domaine.
- Les pratiques et infrastructures associées au transport des produits et ses enjeux. Nous nous intéresserons à la fois aux activités liées à distribution et à l'approvisionnement.

2.1 Taux de réponse et profil des entreprises qui ont participé à l'enquête

Dans cette partie, nous présentons les taux de réponse ainsi que le profil des entreprises agricoles, transformateurs et distributeurs qui ont répondu à l'enquête.

2.1.1 Taux de participation par territoire et type d'entreprise

Le questionnaire a été envoyé par courriel à 279 entreprises en Outaouais qui font de la mise en marché directe. Nous avons inclus les entreprises agricoles ainsi que les transformateurs. Voir la partie précédente sur la démarche méthodologique pour en savoir plus sur l'identification de ces entreprises et l'envoi du questionnaire en ligne.

Nous avons reçu 82⁶ questionnaires pour un taux de réponse de 29,4 %. Néanmoins, certains répondants n'ont pas rempli le questionnaire en entier. Il y a 65 entrepreneurs qui ont rempli le questionnaire en entier pour un taux de réponse de 23,3 %. Il s'agit d'un taux de participation appréciable pour un questionnaire en ligne. La population sondée, les entrepreneurs et dirigeants d'entreprises sont habituellement difficiles à rejoindre et à mobiliser. Généralement, pour une enquête en ligne, un taux entre 20 % et 30 % est jugé satisfaisant et dans la moyenne. Le taux de réponse nous permet d'avoir un bon aperçu des pratiques et des enjeux de transport dans la région.

Taux de réponse des entreprises agricoles et transformateurs

Territoires	Nbre d'entreprises sondées	Section entreposage complété		Complété en entier	
		Nbre	Taux de reponse	Nbre	Taux de reponse
Vallée-de-la-Gatineau	47	20	42,6%	16	34,0%
Papineau	75	21	28,0%	16	21,3%
Pontiac	32	10	31,3%	9	28,1%
Collines-de-l'Outaouais	62	21	33,9%	16	25,8%
Gatineau	63	10	15,9%	8	12,7%
Outaouais	279	82	29,4%	65	23,3%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

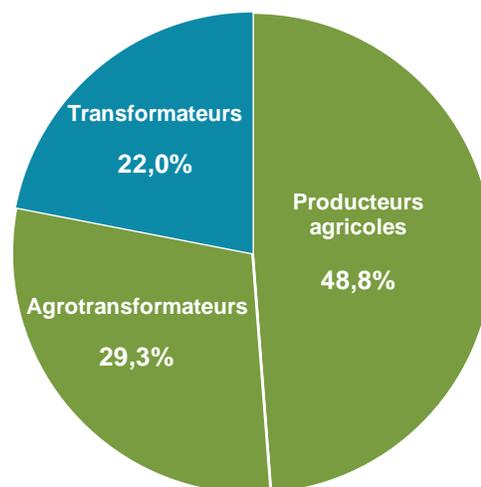
Parmi les 279 entreprises que nous avons sondées, 67,1 % sont des entreprises agricoles (incluant les agrotransformateurs) et 32,9 % sont des transformateurs. Or, ces derniers ont été moins enclins à répondre à notre enquête et sont quelque peu sous-représentés. En effet,

⁶ À ce nombre, il faut également ajouter les réponses d'un distributeur. Voir la section 2.1.3.

78,1 % des répondants sont des entreprises agricoles (dont 29,3 % qui sont des agrotransformateurs) alors que les transformateurs ne représentent que 22 % des répondants.

Le taux de participation varie également entre les territoires : 42,6 % pour la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau; 33,9 % pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais, 31,3 % pour la MRC de Pontiac, 28 % pour la MRC de Papineau et 15,9 % pour Gatineau. Comme le révèle le tableau suivant, il y a une légère surreprésentation des entreprises de la Vallée-de-la-Gatineau et une sous-représentation des entreprises de Gatineau.

Dans quelle catégorie se classe votre entreprise?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comme la majorité des entreprises à Gatineau sont des transformateurs, il a été plus difficile de capter leurs intérêts malgré nos relances ciblées. À cet égard, le portrait est davantage représentatif des réalités des MRC. Nous avons tout de même décidé de présenter les données pour la Ville de Gatineau. Néanmoins, la prudence est de mise dans l'analyse des données pour ce territoire. En revanche, nous verrons que la majorité des OBNL dans les circuits alimentaires sont situés dans la Ville de Gatineau.

Comparaison de la répartition des entreprises par territoire en Outaouais avec le taux de réponse à l'enquête

Territoires	Répartition des entreprises en Outaouais	Répartition des entreprises répondantes	
		Section entreposage	La totalité du questionnaire
Vallée-de-la-Gatineau	16,8%	24,4%	24,6%
Papineau	26,9%	25,6%	24,6%
Pontiac	11,5%	12,2%	13,8%
Collines-de-l'Outaouais	22,2%	25,6%	24,6%
Gatineau	22,6%	12,2%	12,3%
Outaouais	100,0%	100,0%	100,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.1.2 Répartition des entreprises par secteur

Les entreprises répondantes étaient invitées à identifier les catégories de leurs principaux produits. Ils pouvaient identifier plus d'une catégorie. L'ensemble des secteurs sont représentés comme le révèle la figure ci-contre. On observe un taux plus élevé des entreprises qui produisent ou fabriquent des aliments dans le secteur des fruits et légumes frais et transformés et dans le secteur de l'abattage, des viandes, des volailles et des œufs. Ce sont néanmoins deux secteurs d'importance dans la région dans la mise en marché direct des produits.

Les principaux produits de votre entreprise se classent dans quelles catégories parmi les suivantes? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

La langue utilisée

Finalement, les répondants avaient la possibilité de répondre au questionnaire dans la langue de leur choix : 70,3 % ont choisi la version française et 29,7 % la version anglaise. Lorsque nous citons des entrepreneurs dans la présentation des résultats, les commentaires en anglais ont été traduits.

2.1.3 Les distributeurs

Nous avons également envoyé un questionnaire, préparé spécifiquement pour ce type d'entreprise, à huit distributeurs qui faisaient affaire en Outaouais, dont certains qui sont localisés dans une région voisine. Voir la section précédente sur la démarche méthodologique pour en savoir plus. Toutefois, un seul répondant a rempli le questionnaire d'enquête. Puisque plusieurs questions dans le questionnaire pour les distributeurs étaient identiques à celles du

questionnaire pour les entreprises agricoles et transformateurs (par exemple, sur l'entreposage, sur le transport des produits, etc.), nous avons compilé les réponses du distributeur avec les données des autres entreprises.

Toutefois, certaines questions étaient spécifiques à la distribution afin de mieux comprendre cette pratique et ses enjeux. Nous en avons donc fait un encart que nous présentons dans la partie 2.3.3. Comme il n'y a qu'un seul répondant, nous avons obtenu l'autorisation de cette entreprise de partager ses réponses.

Faits saillants sur le taux de réponse et le profil des entreprises qui ont participé à l'enquête

- Le questionnaire a été envoyé par courriel à 279 entreprises agricoles et entreprises de transformation alimentaire en Outaouais. Nous avons reçu 82 questionnaires pour un taux de réponse de 29,4 %. Néanmoins, comme le questionnaire était long, 65 entrepreneurs ont rempli le questionnaire en entier, pour un taux de réponse de 23,3 %. Il s'agit d'un taux de participation appréciable pour un questionnaire en ligne. La population sondée, les entrepreneurs et dirigeants d'entreprises, est habituellement difficile à rejoindre. Généralement, un taux entre 20 % et 30 % est jugé satisfaisant et dans la moyenne. Ce taux de réponse nous permet d'avoir un bon aperçu des pratiques et des enjeux de transport dans la région.
- Il y a une sous-représentation des entreprises de transformation et une surreprésentation des entreprises agricoles.
- Le taux de participation varie également entre les territoires : 42,6 % pour la Vallée-de-la-Gatineau; 33,9 % pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais, 31,3 % dans la MRC de Pontiac, 28 % dans la MRC de Papineau et 15,9 % pour Gatineau. Il y a une légère surreprésentation des entreprises de la Vallée-de-la-Gatineau et une sous-représentation des entreprises de Gatineau. Comme la majorité des entreprises à Gatineau sont des transformateurs, il a été plus difficile de capter leurs intérêts malgré nos relances ciblées. À cet égard, le portrait est davantage représentatif des réalités des MRC. Nous avons tout de même décidé de présenter les données pour la Ville de Gatineau. Néanmoins, la prudence est de mise dans l'analyse des données.
- L'ensemble des secteurs sont représentés. Les secteurs des fruits et légumes frais et transformés et celui de l'abattage, des viandes, des volailles et des œufs sont toutefois très bien représentés. Ce sont également deux secteurs d'importance dans la région.
- Les répondants avaient la possibilité de répondre au questionnaire dans la langue de leur choix : 70,3 % ont choisi la version française et 29,7 % la version anglaise.
- Comme seulement un distributeur, parmi les huit sollicités, a rempli le questionnaire, nous avons compilé ses réponses avec les données des autres entreprises et ajouté un encart pour apporter des détails précis sur les pratiques de ce type d'entreprise. Ces réponses s'ajoutent pour certaines questions à celles des 82 autres répondants.

2.2 Portrait des activités d'entreposage dans les entreprises agricoles et les entreprises de transformation

Cette section porte sur les pratiques et infrastructures d'entreposage des entreprises et leurs enjeux dans ce domaine. Une installation d'entreposage est un bâtiment ou une pièce dans un bâtiment à température contrôlée (température ambiante, réfrigéré ou congelé) où sont stockées des marchandises (produits, contenants, emballages, ingrédients, etc.) pour un temps limité.

Nous dressons d'abord un état de la situation des diverses infrastructures et type d'espace d'entreposage dans la région. Nous détaillons leur capacité de stockage ainsi que le taux d'occupation de l'espace selon les saisons.

Nous présentons ensuite la capacité de stockage souhaitée pour répondre aux besoins des entreprises du milieu.

Nous nous intéressons également aux infrastructures et équipements de manutention et à l'état général des installations.

Nous portons ensuite notre intérêt sur les pratiques de location d'entreposage tout en sondant l'intérêt des entrepreneurs pour la location d'un espace d'entreposage à l'extérieur de leur entreprise et sur les conditions d'utilisation de ce service, notamment la distance à parcourir.

Enfin, nous résumons les autres conditions identifiées par les entrepreneurs pour répondre aux besoins d'entreposage de la région.

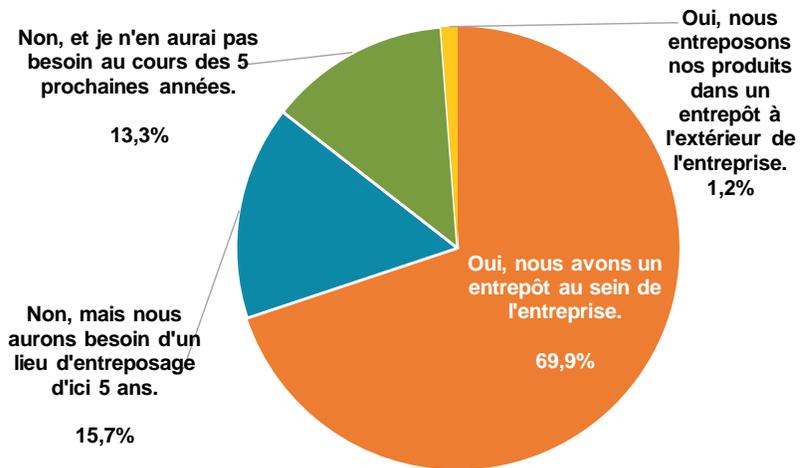
En guise de conclusion, nous présentons les faits saillants de cette partie.

2.2.1 Infrastructures et type d'espace d'entreposage et capacité de stockage

Plusieurs entreprises (69,9 %) possèdent un entrepôt au sein de leur entreprise. Parmi celles qui ne disposent pas d'un entrepôt actuellement, 15,7 % estiment toutefois qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.

« Nous aurons besoin à court terme (quelques années) de plus d'espace pour le congélateur et la réfrigération à mesure que la demande et la diversification de nos produits augmentent » explique un entrepreneur (Entrepreneur, enquête mars 2023).

Disposez-vous d'installations d'entreposage pour vos produits?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Les pratiques de partage d'entreposage sont peu communes puisque, parmi les entreprises répondantes, seulement une indique entreposer ses produits dans un entrepôt qu'elle loue à l'extérieur de l'entreprise.

Dans l'enquête, les entreprises étaient invitées à indiquer la surface ou le volume de leurs différentes installations d'entreposage (température ambiante, réfrigéré ou congelé). Différentes unités de mesure sont utilisées dans les réponses pour identifier la superficie (pi^2 , m^2 , pi^3 , m^3 , palettes). Pour obtenir un dénominateur commun permettant de regrouper l'ensemble des espaces de stockage, nous avons converti les réponses en pied cube et en mètre cube⁷.

Ainsi, la capacité de stockage actuelle des entreprises ayant répondu à l'enquête totalise 422 881 pi^3 (11 976 m^3). Afin de donner un ordre de grandeur, cette superficie représente l'équivalent de 441 chambres standards⁸.

Plus de la moitié de cet espace (53,2 %) est à température ambiante alors que les espaces réfrigérés et congelés représentent respectivement 34,1 % et 12,7 % du volume d'entreposage actuel.

⁷ Pour ce faire, nous avons multiplié les données fournies en pied carré par une hauteur de 8 pieds (2,4 m), ce qui correspond aux normes de hauteur des entrepôts congelés.

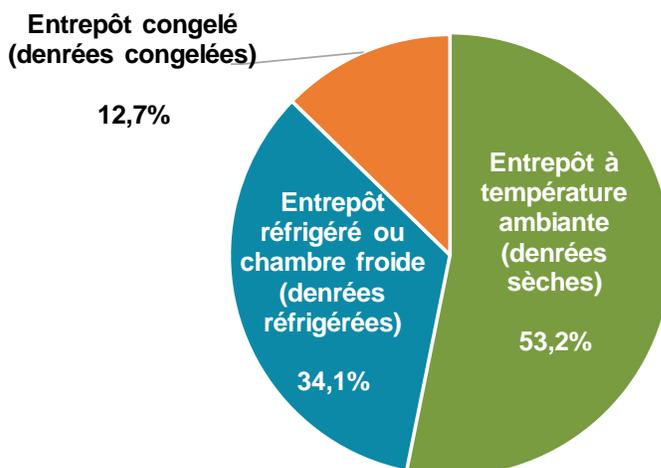
⁸ La dimension d'une chambre standard de 10 pieds sur 12 pieds et de 8 pieds de hauteur est de 960 pi^3 .

En moyenne, les entreprises de l'Outaouais ont un entrepôt à température ambiante de 6 611 pi³ (187 m³), un entrepôt réfrigéré de 3 609 pi³ (102 m³) et un entrepôt congelé de 1 831 pi³ (52 m³).

Toutefois, certaines entreprises qui possèdent des installations d'entreposage beaucoup plus grandes que d'autres influencent la moyenne à la hausse. La médiane remédie à ce problème en distinguant les entreprises avec les plus petits espaces d'entreposage de ceux qui ont des espaces plus imposants.

Ainsi, pour les entrepôts à température ambiante la médiane est de 1 093 pi³ (31 m³), la médiane pour les entrepôts réfrigérés est également de 1 093 pi³ (31 m³), alors que la médiane pour les entrepôts congelés est de 512 pi³ (15 m³).

Proportion de l'entreposage actuel par type d'espace



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Indiquer la capacité de stockage actuelle de vos installations d'entreposage et indiquez la capacité dont vous souhaiteriez disposer si cet espace est insuffisant.

Type d'espace	Capacité de stockage actuelle	Capacité de stockage souhaitée	Différence
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	224 790 pi ³ / 6 366 m ³	301 456 pi ³ / 8 537 m ³	76 666 pi ³ / 2 171 m ³
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	144 352 pi ³ / 4 088 m ³	202 183 pi ³ / 5 726 m ³	57 831 pi ³ / 1 638 m ³
Entrepôt congelé (denrées congelées)	53 739 pi ³ / 1 522 m ³	77 447 pi ³ / 2 193 m ³	23 708 pi ³ / 671 m ³
Total	422 881 pi³ / 11 976 m³	581 086 pi³ / 16 456 m³	158 205 pi³ / 4 480 m³

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.2.2 Proportion de l'espace d'entreposage occupé selon les saisons

Dans l'enquête, les entreprises ont estimé le pourcentage de l'espace d'entreposage qui est occupé en moyenne par saison.

En ce qui concerne les installations d'entreposage à température ambiante, nous constatons qu'elles sont utilisées à plus de 75 % tout au long de l'année à l'exception du printemps où l'espace est occupé en moyenne à 67 %. Le calcul de la médiane démontre toutefois que plus de la moitié des entreprises utilisent 75 % et plus de ces espaces tout au long de l'année. Pour 58 %, les espaces d'entreposage sont remplis au maximum de leur capacité à l'été et à l'automne.

En ce qui concerne les entrepôts réfrigérés, 80 % de l'espace est utilisé en moyenne en été et à l'automne alors que cette proportion diminue en hiver (57 %) et au printemps (58%). D'ailleurs, au printemps, la moitié des entreprises utilisent moins de 50 % de leur espace réfrigéré. Il y a tout de même entre 27 % et 44 % des entreprises, selon les saisons, qui utilisent tout l'espace.

Enfin, les espaces d'entreposage congelé sont ceux présentant la moyenne d'utilisation la plus stable tout au long de l'année en demeurant systématiquement entre 71 % et 83 %. La médiane est de 80 % au printemps ainsi qu'en été et elle monte jusqu'à 94 % lors des saisons d'automne et d'hiver.

Estimez quel pourcentage de votre espace de stockage actuel est occupé en moyenne par saison

Pourcentage de l'espace occupé par saison		Hiver	Printemps	Été	Automne
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	Moyenne	76%	67%	82%	87%
	Médiane	95%	75%	100%	100%
	Pourcentage d'entreprises utilisant 100% de leur espace	48%	39%	58%	58%
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	Moyenne	57%	58%	78%	79%
	Médiane	60%	50%	85%	90%
	Pourcentage d'entreprises utilisant 100% de leur espace	27%	33%	44%	40%
Entrepôt congelé (denrées congelées)	Moyenne	81%	73%	71%	83%
	Médiane	94%	80%	80%	94%
	Pourcentage d'entreprises utilisant 100% de leur espace	46%	25%	22%	46%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.2.3 Capacité de stockage souhaitée

Les entrepreneurs qui ont estimé que leur espace d'entreposage est insuffisant étaient invités à identifier la capacité de stockage qu'ils souhaiteraient disposer pour combler leurs besoins. C'est l'entreposage réfrigéré qui est le plus problématique puisque 28 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un tel espace dans les prochaines

années, comparativement à 25 % pour l'entreposage congelé et 24 % pour un espace à température ambiante.

Ces ajouts représentent un espace supplémentaire de 158 205 pi³ (4 480 m³) ou l'équivalent de 165 chambres standards (voir le tableau à la page 39).

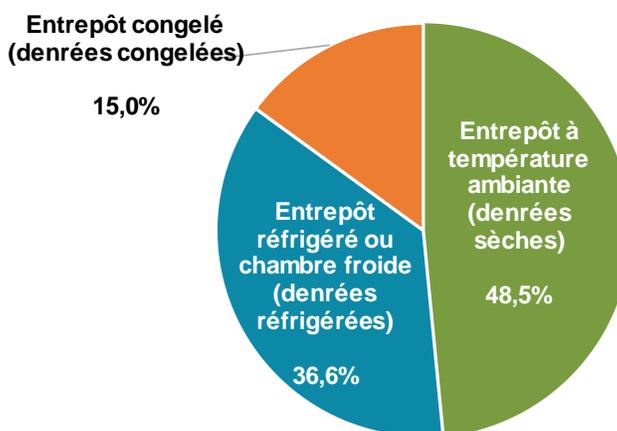
Néanmoins, si on regarde les données en termes de superficie, c'est le manque d'espace à température ambiante qui est le plus criant (48,5 %) suivi des besoins concernant un espace réfrigéré (36,6 %) et un espace congelé (15 %).

En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises agricoles et de transformation alimentaire de l'Outaouais⁹, nous avons estimé la capacité de stockage actuelle et souhaitée à l'échelle régionale.

Ainsi, nous estimons en mars 2023 la capacité de stockage des entreprises de l'Outaouais à 1 419 321 pi³ (40 196 m³) ou 1 478 chambres standards.

Quant à la capacité de stockage souhaitée, nous l'estimons à 1 953 292 pi³ (55 318 m³), soit 556 chambres standards de plus que la capacité actuelle.

Proportion de l'entreposage souhaité par type d'espace



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

⁹ Il y a 279 entreprises agricoles et de transformation alimentaire en Outaouais. Comme nous n'avons pas pris en compte dans ce total les entreprises qui n'ont pas de courriel pour les rejoindre, ce chiffre est donc très conservateur. Pour extrapoler les données sur l'espace de stockage actuel à l'ensemble de l'Outaouais, nous avons tenu compte de la proportion de répondants qui ont indiqué détenir des entrepôts selon le type. Par exemple, 41 % des répondants ont indiqué avoir un entrepôt à température ambiante. Nous avons donc considéré que 41 % des 279 entreprises détenaient ce type d'entrepôt. Nous avons ensuite multiplié le chiffre obtenu par l'espace moyen du type d'entrepôt. L'expérience a été répétée pour les entrepôts réfrigérés et congelés ainsi que pour le total.

Estimation de la capacité de stockage actuelle des installations d'entreposage et de la capacité de stockage souhaitée des entreprises agricoles et des transformateurs de l'Outaouais.

Type d'espaces	Capacité de stockage actuelle	Capacité de stockage souhaitée	Différence
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	755 618 pi3 / 21 400 m3	1 013 329 pi3 / 28 698 m3	257 711 pi3 / 7 298 m3
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	485 232 pi3 / 13 742 m3	679 628 pi3 / 19 247 m3	194 396 pi3 / 5 505 m3
Entrepôt congelé (denrées congelées)	178 471 pi3 / 5 054 m3	260 335 pi3 / 7 373 m3	81 864 pi3 / 2 319 m3
Total	1 419 321 pi3 / 40 196 m3	1 953 292 pi3 / 55 318 m3	533 971 pi3 / 15 122 m3

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comparaison par territoire

La proportion des répondants ayant un entrepôt au sein de leur entreprise est plus élevée que la moyenne de l'Outaouais (69,9 %) dans la MRC de Papineau (76,2 %) et celle de Pontiac (80 %) alors qu'on observe le phénomène inverse à Gatineau (54,5 %). Les entreprises qui auront besoin d'un lieu d'entreposage dans les cinq prochaines années sont plus nombreuses dans les MRC de Papineau et des Collines-de-l'Outaouais (respectivement 19 %) alors que 10 % et moins des entreprises de la MRC de Pontiac et de Gatineau¹⁰ expriment ce besoin.

Installations d'entreposage pour les produits : comparaison par territoire

Territoires	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Oui, nous avons un entrepôt au sein de l'entreprise.	70,0%	76,2%	80,0%	66,7%	54,5%	69,9%
Non, mais nous aurons besoin d'un lieu d'entreposage d'ici 5 ans.	15,0%	19,0%	10,0%	19,0%	9,1%	15,7%
Non, et je n'en aurai pas besoin au cours des 5 prochaines années.	15,0%	4,8%	10,0%	14,3%	27,3%	13,3%
Oui, nous entreposons nos produits dans un entrepôt à l'extérieur de l'entreprise.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,1%	1,2%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Les tableaux qui suivent présentent les données détaillées par MRC.

¹⁰ Les données concernant la ville de Gatineau doivent être utilisées avec précaution étant donné le faible échantillon de répondants provenant de ce territoire.

Indiquer la capacité de stockage actuelle de vos installations d'entreposage. Estimez quel pourcentage de l'espace est occupé en moyenne par saison et indiquez la capacité dont vous souhaiteriez disposer si cet espace est insuffisant. MRC de la Vallée-de-la-Gatineau

Type d'espace	Capacité de stockage actuelle	Pourcentage de l'espace occupé en moyenne par saison				Capacité de stockage souhaitée
		Hiver	Printemps	Été	Automne	
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	32 832 pi3 / 930 m3	67%	45%	71%	86%	36 085 pi3 / 1 022 m3
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	23 013 pi3 / 652 m3	52%	45%	68%	89%	29 363 pi3 / 832 m3
Entrepôt congelé (denrées congelées)	4 475 pi3 / 127 m3	90%	79%	79%	87%	9 759 pi3 / 276 m3
Total	60 320 pi3 / 1 708 m3	70%	56%	73%	87%	75 207 pi3 / 2 130 m3

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Indiquer la capacité de stockage actuelle de vos installations d'entreposage. Estimez quel pourcentage de l'espace est occupé en moyenne par saison et indiquez la capacité dont vous souhaiteriez disposer si cet espace est insuffisant. MRC de Papineau.

Type d'espace	Capacité de stockage actuelle	Pourcentage de l'espace occupé en moyenne par saison				Capacité de stockage souhaitée
		Hiver	Printemps	Été	Automne	
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	25 811 pi3 / 731 m3	76%	69%	84%	87%	45 165 pi3 / 1 279 m3
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	46 429 pi3 / 1 315 m3	53%	43%	76%	74%	79 377 pi3 / 2 248 m3
Entrepôt congelé (denrées congelées)	4 745 pi3 / 134 m3	74%	68%	71%	77%	14 448 pi3 / 409 m3
Total	76 985 pi3 / 2 180 m3	68%	60%	77%	79%	138 990 pi3 / 3 936 m3

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Indiquer la capacité de stockage actuelle de vos installations d'entreposage. Estimez quel pourcentage de l'espace est occupé en moyenne par saison et indiquez la capacité dont vous souhaiteriez disposer si cet espace est insuffisant. MRC de Pontiac

Type d'espace	Capacité de stockage actuelle	Pourcentage de l'espace occupé en moyenne par saison				Capacité de stockage souhaitée
		Hiver	Printemps	Été	Automne	
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	39 227 pi3 / 1 111 m3	92%	86%	92%	88%	72 104 pi3 / 2 042 m3
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	896 pi3 / 25 m3	35%	75%	100%	65%	4 802 pi3 / 136 m3
Entrepôt congelé (denrées congelées)	1 572 pi3 / 45 m3	81%	74%	61%	93%	2 882 pi3 / 82 m3
Total	41 695 pi3 / 1 181 m3	69%	78%	84%	82%	79 789 pi3 / 2 260 m3

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Indiquer la capacité de stockage actuelle de vos installations d'entreposage. Estimez quel pourcentage de l'espace est occupé en moyenne par saison et indiquez la capacité dont vous souhaiteriez disposer si cet espace est insuffisant. MRC des Collines-de-l'Outaouais

Type d'espace	Capacité de stockage actuelle	Pourcentage de l'espace occupé en moyenne par saison				Capacité de stockage souhaitée
		Hiver	Printemps	Été	Automne	
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	71 426 pi3 / 2 023 m3	77%	70%	86%	92%	80 582 pi3 / 2 282 m3
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	69 665 pi3 / 1 973 m3	67%	72%	90%	88%	84 097 pi3 / 2 382 m3
Entrepôt congelé (denrées congelées)	10 301 pi3 / 1 141 m3	79%	71%	73%	81%	46 851 pi3 / 1 327 m3
Total	181 393 pi3 / 5 137 m3	74%	71%	83%	87%	211 530 pi3 / 5 991 m3

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Indiquer la capacité de stockage actuelle de vos installations d'entreposage. Estimez quel pourcentage de l'espace est occupé en moyenne par saison et indiquez la capacité dont vous souhaiteriez disposer si cet espace est insuffisant. Ville de Gatineau

Type d'espace	Capacité de stockage actuelle	Pourcentage de l'espace occupé en moyenne par saison				Capacité de stockage souhaitée
		Hiver	Printemps	Été	Automne	
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	55 493 pi3 / 1 572 m3	68%	68%	68%	68%	67 520 pi3 / 1 912 m3
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	4 349 pi3 / 123 m3	50%	50%	65%	60%	4 544 pi3 / 129 m3
Entrepôt congelé (denrées congelées)	2 645 pi3 / 75 m3	100%	100%	100%	100%	3 507 pi3 / 99 m3
Total	62 488 pi3 / 1 770 m3	73%	73%	78%	76%	75 571 pi3 / 2 140 m3

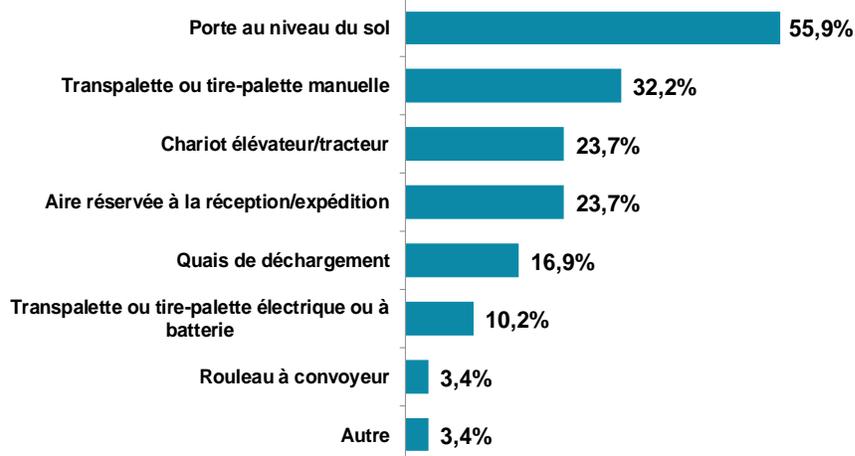
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.2.4 Infrastructures et équipements de manutention

Afin de mieux comprendre les enjeux et les besoins en matière d'entreposage, nous avons questionné les entrepreneurs sur les équipements et les infrastructures qu'ils possèdent pour faciliter les chargements et déchargements¹¹.

Mentionnons d'abord que 22,4 % des répondants n'ont

De quels équipements ou infrastructures disposez-vous pour faciliter le chargement/déchargement?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

¹¹ La somme des pourcentages est supérieure à 100 % puisque les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.

aucun équipement. Ils ont expliqué qu'ils utilisaient le « jus de bras » ou le travail « à la main » pour déplacer les produits.

Plus de la moitié des entreprises (55,9 %) ont un entrepôt avec une porte au niveau du sol et 16,9 % ont des quais de déchargement. De plus, 23,7 % des entreprises déclarent avoir une aire réservée à la réception et à l'expédition de marchandise.

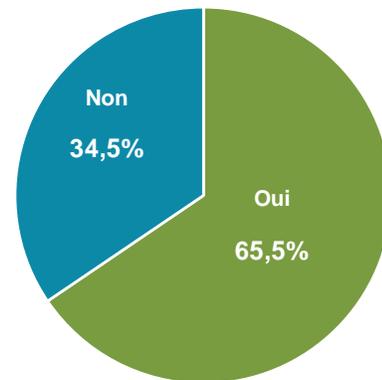
En matière d'équipement de manutention, 32,2 % des entreprises possèdent des transpalettes manuelles et 10,2 % disposent de transpalettes électriques. Par ailleurs, 23,7 % des répondants utilisent un chariot élévateur ou un tracteur et 3,4 % possèdent des rouleaux à convoyeur pour faciliter le déplacement des produits et marchandises.

Parmi les autres équipements mentionnés par les entrepreneurs, il y a une rampe de transport de congélateur et un système de rail au plafond qui permet de déplacer les marchandises avec un crochet suspendu.

Sur l'ensemble des entrepreneurs, 65,5 % estiment que l'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont elles disposent pour charger et décharger leur entrepôt répondent à leur besoin alors que 34,5 % sont insatisfaits.

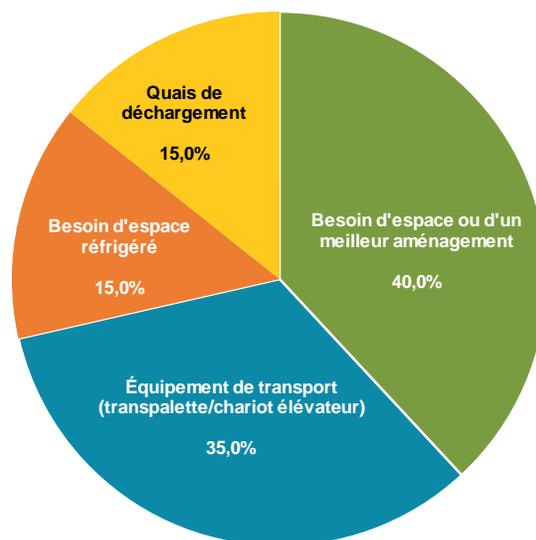
Quatre principales raisons sont mentionnées par les entreprises qui ne disposent pas d'infrastructures et d'équipements adéquats. La principale raison (40 %) concerne l'espace qui n'est pas assez grand ou encore qui est mal aménagé ou qui a besoin de rénovation. Le manque d'espace réfrigéré est également mentionné (15 %). L'absence d'équipements adéquats pour le transport de marchandises (transpalette, chariot élévateur) est également une raison importante (35 %). Enfin, 15 % déplorent le fait de ne pas avoir de quais de déchargement.

L'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont vous disposez pour charger et décharger votre entrepôt répondent-ils à vos besoins?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Veillez expliquer en quoi l'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont vous disposez pour charger et décharger votre entrepôt ne répondent pas à vos besoins?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comparaison par territoire

Ce sont davantage les entreprises des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau (42,9 %), des Collines-de-l'Outaouais (42,9 %) et du Pontiac (37,5 %) qui indiquent que leurs infrastructures, leurs aménagements et leurs équipements de chargement et de déchargement ne correspondent pas à leurs besoins.

L'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont vous disposez pour charger et décharger votre entrepôt répondent-ils à vos besoins? Comparaison par territoire.

Territoires	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Oui	50,0%	75,0%	62,5%	57,1%	83,3%	63,8%
Non	28,6%	25,0%	25,0%	28,6%	16,7%	25,9%
Autres	21,4%	0,0%	12,5%	14,3%	0,0%	10,3%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

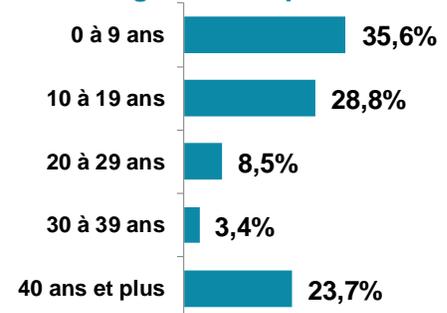
2.2.5 État général des installations d'entreposage

Un tiers des entrepôts (35,6 %) ont moins de 10 ans, 28,8 % ont entre 10 et 19 ans, 8,5 % sont âgées de 20 à 29 ans, 3,4 % ont entre 30 et 39 ans alors que 23,7 % ont plus de 40 ans d'existence.

L'âge moyen des entrepôts des entreprises de l'Outaouais est de 25 ans et l'âge médian est de 15 ans. Des répondants soulignent tout de même que, malgré l'âge parfois avancé, leurs infrastructures ont été renouvelées depuis leur construction.

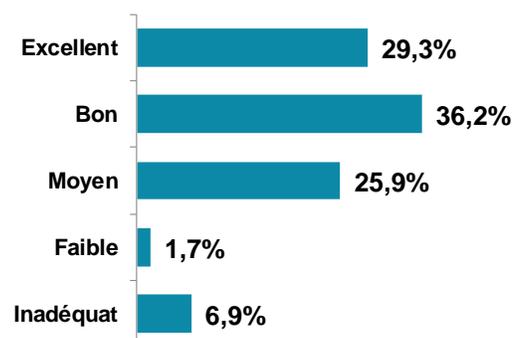
Parmi les entreprises répondantes, 65,5 % considèrent l'état général de leurs installations d'entreposage comme étant bon ou excellent, 25,9 % le qualifie de moyen alors que 8,6 % des entreprises signalent avoir des installations d'entreposage dans un état faible ou inadéquat.

Quel âge a l'entrepôt?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comment qualifieriez-vous l'état général de vos installations d'entreposage?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comparaison par territoire

Les données varient considérablement d'un territoire à l'autre. À cet égard, la proportion des entrepôts de plus de 40 ans est beaucoup plus élevée dans les MRC de Pontiac (42,9 %) et de la Vallée-de-la-Gatineau (38,5 %). En revanche, la proportion d'entrepôts de moins de 20 ans est beaucoup plus élevée dans la MRC de Papineau (82,3 %) et à Gatineau (80 %) et dans une moindre mesure dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais (70,6 %).

Âge des entrepôts: Comparaison par territoire.

Âge	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
0 à 9 ans	15,4%	64,7%	28,6%	29,4%	60,0%	41,1%
10 à 19 ans	30,8%	17,6%	28,6%	41,2%	20,0%	30,4%
20 à 29 ans	7,7%	5,9%	0,0%	11,8%	20,0%	8,9%
30 à 39 ans	7,7%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%
40 ans et plus	38,5%	5,9%	42,9%	17,6%	0,0%	21,4%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Dans la même veine, l'âge moyen des installations d'entreposage est de 40 ans dans la MRC de Pontiac, de 35 ans dans la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de 25 ans dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais tandis que pour Gatineau et la MRC de Papineau, l'âge moyen est respectivement de 15 et 11 ans.

Âge moyen et médian des entrepôts. Comparaison par territoire.

Âge	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Moyenne	35	15	40	25	11	25
Médiane	15	8	19	15	6	15

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

C'est dans les MRC de Pontiac et de la Vallée-de-la-Gatineau que se retrouvent les proportions les plus élevées d'entreprises qui jugent que l'état général de leurs installations d'entreposage est inadéquat (respectivement 14,3 %). De plus, la Vallée-de-la-Gatineau se démarque aussi en ayant la plus grande proportion d'entreprises déclarant que l'état de leurs installations est moyen (50 %). La proportion des entreprises qui estiment que l'état de leurs installations est excellent est plus importante dans la MRC de Papineau et à Gatineau.

État général des installations d'entreposage: comparaison par territoire

État général	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Excellent	7,1%	50,0%	28,6%	21,4%	42,9%	29,3%
Bon	28,6%	31,3%	42,9%	42,9%	42,9%	36,2%
Moyen	50,0%	12,5%	14,3%	28,6%	14,3%	25,9%
Faible	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%
Inadéquat	14,3%	0,0%	14,3%	7,1%	0,0%	6,9%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

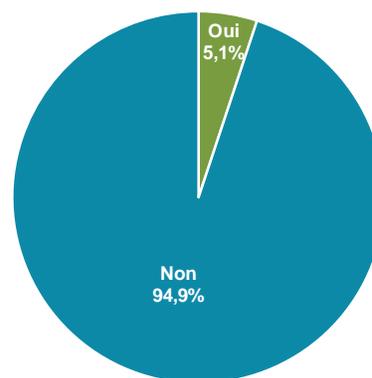
2.2.6 Location des installations d'entreposage

Peu d'entreprises (5,2 %) louent leurs installations d'entreposages à d'autres entreprises. Néanmoins, il y a tout de même de l'entraide comme l'explique un entrepreneur :

« De temps en temps, d'autres producteurs ont besoin d'un espace de congélation temporaire - nous les accueillons sans frais. Un autre producteur de la région possède également un congélateur-chambre - nous avons conclu un accord selon lequel, si l'un de nos congélateurs tombe en panne et que nous avons un besoin immédiat de transporter nos produits, nous nous entraïdons. (Aucun d'entre nous ne fait payer ce service à l'autre - il s'agit simplement d'une entraide entre voisins) » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

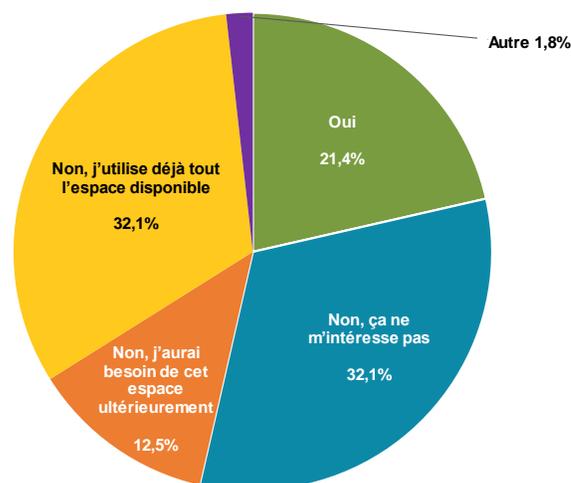
Néanmoins, 21,4 % des entrepreneurs seraient intéressés à louer l'espace d'entreposage non utilisé à une autre entreprise. En revanche, 78,5 % ne sont pas intéressés, dont 33,9 % parce qu'ils utilisent déjà tout l'espace disponible ou qu'ils auront besoin de cet espace ultérieurement. Un entrepreneur (1,8 %) ne s'est pas prononcé.

Louez-vous vos installations d'entreposage à d'autres entreprises?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Seriez-vous intéressé à louer l'espace non utilisé de vos installations d'entreposage à une autre entreprise?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

indique que la réglementation interdit la location de son espace d'entreposage.

Comparaison par territoire

Les entreprises répondantes qui louent des espaces d'entreposage sont situées dans les trois MRC rurales.

Louez-vous vos installations d'entreposage à d'autres entreprises? Comparaison par territoire.

Territoires	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Oui	7,1%	6,3%	12,5%	0,0%	0,0%	5,1%
Non	92,9%	93,8%	87,5%	100,0%	100,0%	94,9%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

C'est dans la MRC de Pontiac (50 %) et dans la Vallée-de-la-Gatineau (30,8 %) que l'on retrouve les plus grandes proportions d'entreprises intéressées à louer leurs espaces d'entreposage disponibles. Ils sont plus nombreux dans les MRC de Papineau et des Collines-de-l'Outaouais et dans la Ville de Gatineau à utiliser tout l'espace disponible ou à en avoir besoin ultérieurement.

Seriez-vous intéressé à louer l'espace non utilisé de vos installations d'entreposage à une autre entreprise? Comparaison par territoire.

Territoires	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Oui	30,8%	12,5%	50,0%	8,3%	16,7%	21,8%
Non, ça ne m'intéresse pas	38,5%	25,0%	37,5%	33,3%	33,3%	32,7%
Non, j'aurai besoin de cet espace ultérieurement	7,7%	18,8%	0,0%	25,0%	0,0%	12,7%
Non, j'utilise déjà tout l'espace disponible	23,1%	37,5%	12,5%	33,3%	50,0%	30,9%
Autre	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

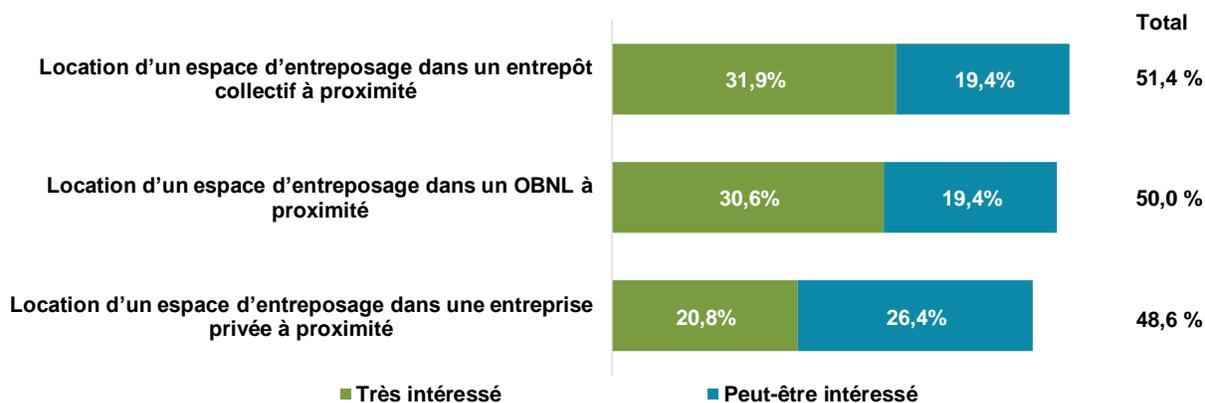
2.2.7 Intérêt pour la location d'un espace d'entreposage

Dans l'enquête, les répondants étaient invités à indiquer s'ils étaient intéressés, peut-être intéressés ou encore non intéressés à louer un espace d'entreposage à l'extérieur de leur

entreprise. Les membres du comité bioalimentaire avaient souligné l'importance d'ajouter « peut-être intéressé » dans les choix de réponse afin de mieux refléter la réalité. En effet, l'intérêt pour une initiative est souvent accompagné de conditions afin que l'entreprise y adhère pleinement. Les choix de réponse tiennent donc compte de cette nuance.

À cet égard, 31,9 % des entrepreneurs seraient très intéressés à louer un espace dans un entrepôt collectif à proximité et 19,4 % seraient peut-être intéressés (total de 51,4 %). La location d'un espace d'entreposage dans un OBNL suscite un intérêt similaire (total de 50 %) alors que pour la location dans une entreprise privée à proximité, certains entrepreneurs sont plus indécis.

Dans quelle mesure seriez-vous intéressé à profiter des initiatives suivantes si elles étaient disponibles près de chez vous?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Des entrepreneurs soulignent la pertinence d'avoir un entrepôt collectif pour les entreprises qui commercialisent de la viande. Elles doivent en effet transporter les animaux à l'abattoir, qui est souvent éloigné et, par la suite, récupérer la viande et gérer les stocks.

« Si nous disposions d'un espace de congélation collectif économique, explique l'un d'eux, nous pourrions traiter plus d'animaux à la fois, ce qui réduirait considérablement nos coûts. Nous ne serions pas obligés d'annuler des places très convoitées dans les abattoirs. Par conséquent, le défi de l'abattoir aurait beaucoup moins d'impact. L'espace de congélation est très important pour une entreprise comme la nôtre. Lors du déchargement, il est souvent très stressant de se demander si nous allons pouvoir tout faire rentrer... et nous vivons cela plusieurs fois par an, et parfois nous savons que nous n'y arriverons pas, car les ventes ne sont pas prévisibles et nous annulons plutôt que de prendre le risque d'avoir des produits congelés » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

Un enjeu d'entreposage au sein des abattoirs a également été identifié dans une étude récente sur les besoins et la demande de services d'abattage des producteurs agricoles de l'Outaouais et des Laurentides :

« Des commentaires ont été formulés concernant le manque de capacité d'entreposage sur les sites d'abattages pour réaliser le vieillissement de bœuf. La durée de vieillissement impacte les possibilités d'entreposage et indirectement les capacités d'abattage. De plus, selon certains, plus la carcasse est petite, plus l'abattoir réduit le temps de vieillissement. Certains producteurs ont déjà récupéré leurs viandes non congelées par manque d'espace dans les congélateurs des abattoirs » (Forest Lavoie Conseil, 2023, p.52).

L'une des alternatives suggérées par un répondant de notre enquête est de mettre en place un abattoir mobile qui aurait également « un effet sur le stockage même s'il s'attaque à un problème principal légèrement différent » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

Certains entrepreneurs précisent qu'il faudrait miser sur les infrastructures existantes, par exemple les entrepôts chez les producteurs, ou encore considérer la location d'un bâtiment existant, car plusieurs sont à vendre ou à louer dans certains territoires. Il faut « encourager des coopératives » ajoute un entrepreneur.

Des entrepreneurs indiquent également qu'ils seraient intéressés à construire de nouvelles installations d'entreposage qu'ils pourraient louer à d'autres sur le site de leur entreprise : « Je serais intéressé à prendre la charge dans un projet d'entreposage en commun, j'ai le terrain pour ça » ; « Nous serions ouverts à une telle collaboration avec d'autres entités régionales » (Entrepreneurs, enquête mars 2023). Bref, il y a des opportunités intéressantes pour développer ce type d'infrastructure.

Parmi les entrepreneurs qui ne sont pas intéressés par un entrepôt collectif, certains expliquent qu'ils n'ont pas de problématique d'entreposage : « Avec notre nouvelle construction, nous avons l'espace de stockage suffisant pour nos besoins », explique l'un d'eux. D'autres expliquent que leurs pratiques sont optimisées et minimales. L'augmentation de la vente de produits frais sur une base récurrente est également vue comme une solution pour réduire les besoins d'entreposage. Les coûts d'un stockage collectif demeurent également hors de portée pour les entreprises de petite taille. « Il faudrait une demande constante et garantie pour nos produits pour justifier les coûts de stockage collectif », ajoute un entrepreneur (Entrepreneur, enquête mars 2023).

Comparaison par territoire

Environ 30 % des entrepreneurs de la Vallée-de-la-Gatineau sont très intéressés par la location d'un espace d'entreposage. En ajoutant ceux qui seraient peut-être intéressés, l'intérêt augmente à près de 60 %.

Intérêt à profiter des initiatives de location d'un espace d'entreposage : MRC de la Vallée-de-la-Gatineau

Location d'un espace d'entreposage, incluant des espaces de réfrigération et de congélation :	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total
Dans un entrepôt collectif (par exemple, une coopérative) à proximité	29,4%	29,4%	58,8%
Dans une entreprise privée (agriculteur, transformateur, restaurateur, etc.) à proximité	29,4%	29,4%	58,8%
Dans un OBNL à proximité	35,3%	23,5%	58,8%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Ce sont les entrepreneurs de la MRC de Papineau qui sont le plus intéressés par la location d'un espace d'entreposage. La moitié des entrepreneurs serait très intéressés à louer un espace dans un entrepôt collectif et 45 % dans un OBNL. Ils sont davantage indécis pour l'entreposage dans une entreprise privée.

Intérêt à profiter des initiatives de location d'un espace d'entreposage : MRC de Papineau.

Location d'un espace d'entreposage, incluant des espaces de réfrigération et de congélation :	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total
Dans un entrepôt collectif (par exemple, une coopérative) à proximité	50,0%	10,0%	60,0%
Dans une entreprise privée (agriculteur, transformateur, restaurateur, etc.) à proximité	15,0%	35,0%	50,0%
Dans un OBNL à proximité	45,0%	10,0%	55,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Parmi les répondants dans le Pontiac, peu de répondants seraient intéressés par la location d'un espace d'entreposage, peu importe le lieu.

Intérêt à profiter des initiatives de location d'un espace d'entreposage : MRC de Pontiac.

Location d'un espace d'entreposage, incluant des espaces de réfrigération et de congélation :	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total
Dans un entrepôt collectif (par exemple, une coopérative) à proximité	0,0%	11,1%	11,1%
Dans une entreprise privée (agriculteur, transformateur, restaurateur, etc.) à proximité	0,0%	11,1%	11,1%
Dans un OBNL à proximité	0,0%	22,2%	22,2%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Environ un tiers des entrepreneurs de la MRC des Collines-de-l'Outaouais seraient intéressés par la location d'un espace d'entreposage. Lorsqu'on ajoute les entrepreneurs qui seraient peut-être intéressés, le pourcentage augmente à 66,7 % pour l'entrepôt collectif ou dans un OBNL. L'intérêt est un peu plus bas pour l'entreposage dans une entreprise privée.

Intérêt à profiter des initiatives de location d'un espace d'entreposage : MRC de Collines-de-l'Outaouais.

Location d'un espace d'entreposage, incluant des espaces de réfrigération et de congélation :	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total
Dans un entrepôt collectif (par exemple, une coopérative) à proximité	33,3%	33,3%	66,7%
Dans une entreprise privée (agriculteur, transformateur, restaurateur, etc.) à proximité	27,8%	33,3%	61,1%
Dans un OBNL à proximité	33,3%	33,3%	66,7%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Finalement, à Gatineau, il y a peu d'intérêts, parmi les entreprises répondantes, pour la location d'un espace d'entreposage.

Intérêt à profiter des initiatives de location d'un espace d'entreposage : Gatineau.

Location d'un espace d'entreposage, incluant des espaces de réfrigération et de congélation :	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total
Dans un entrepôt collectif (par exemple, une coopérative) à proximité	14,3%	0,0%	14,3%
Dans une entreprise privée (agriculteur, transformateur, restaurateur, etc.) à proximité	14,3%	0,0%	14,3%
Dans un OBNL à proximité	14,3%	0,0%	14,3%

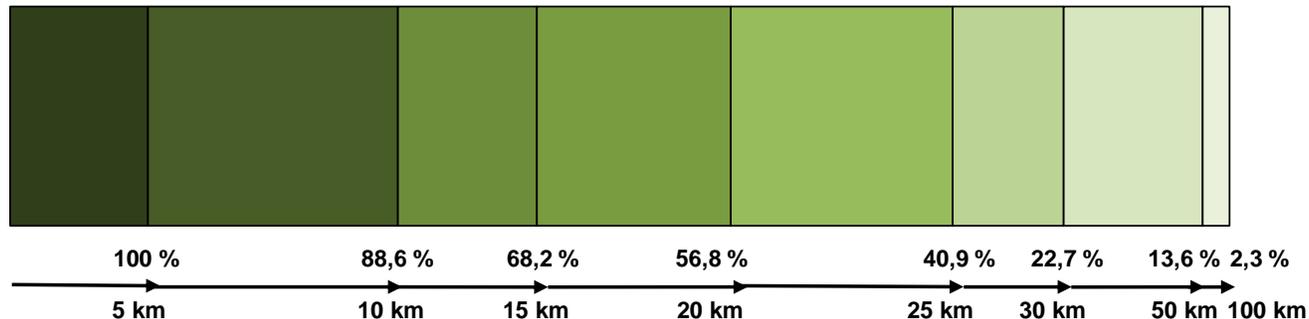
2.2.8 Distance à parcourir pour la location d'un espace d'entreposage

L'enquête cherchait aussi à savoir la distance que les entreprises intéressées à louer des installations d'entreposage seraient prêtes à parcourir pour recourir à ce service.

En moyenne, les répondants seraient prêts à parcourir 23 km pour la location d'un espace d'entreposage. La distance médiane est de 20 km et 77,3 % des entrepreneurs indiquent ne pas vouloir voyager plus de 25 km pour accéder à leur entrepôt.

La figure suivante présente la proportion des entreprises intéressées selon le nombre de km à parcourir. Un entrepôt qui serait situé à 5 km de l'entreprise intéresserait tous les entrepreneurs. À mesure qu'on s'éloigne de leur entreprise, les entrepreneurs ont moins d'intérêts : un entrepôt situé à une distance de 10 km intéresserait 88,6 % des entrepreneurs, 68,2 % seraient intéressés de parcourir 15 km, et ainsi de suite. Certains entrepreneurs expliquent qu'ils ont peu de temps dans leurs journées chargées, ce qui explique que l'entrepôt doit être situé à proximité.

Si la location d'un espace d'entreposage vous intéresse, quelle distance (en km) seriez-vous prêt à parcourir à partir de votre entreprise?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comparaison par territoire¹²

Les entreprises de la Vallée-de-la-Gatineau (29 km) et dans une moindre mesure celles de Papineau et de Gatineau (respectivement 23,8 km) sont prêtes à parcourir de plus grande distance en moyenne pour louer des installations d'entreposage. Les entreprises des Collines-

¹² Très peu de répondants de la MRC de Pontiac et de Gatineau ont répondu à cette question, les données doivent donc être utilisées avec beaucoup de précautions dans les tableaux suivants.

de-l'Outaouais parcourraient en moyenne 18,9 km pour la location d'un espace d'entreposage et celles du Pontiac 13,3 km.

Distance moyenne et médiane que les entrepreneurs seraient prêts à parcourir pour louer un entrepôt. Comparaison par territoire.

Territoires	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Moyenne	29,0	23,8	13,3	18,9	23,8	22,7
Médiane	22,5	20,0	10,0	12,5	17,5	20,0

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Le tableau suivant détaille les données. Ainsi, tous les répondants, peu importe le territoire, seraient prêts à parcourir 5 km pour louer un espace d'entreposage. Ils seraient également intéressés à parcourir 10 km à l'exception de certains répondants des Collines-de-l'Outaouais et du Pontiac. Il y a 40 % des entrepreneurs de la Vallée-de-la-Gatineau qui parcourraient jusqu'à 50 km pour la location d'un entrepôt alors que cette proportion est moins élevée pour les autres territoires : entre 0 % pour le Pontiac et 25 % pour Gatineau.

Si la location d'un espace d'entreposage vous intéresse, quelle distance (en km) seriez-vous prêt à parcourir à partir de votre entreprise? Comparaison par territoire

Territoires	5 km	10 km	15 km	20 km	25 km	30 km	50 km	100 km
Vallée-de-la-Gatineau	100,0%	100,0%	90,0%	70,0%	50,0%	40,0%	40,0%	10,0%
Papineau	100,0%	100,0%	84,6%	69,2%	46,2%	15,4%	15,4%	
Pontiac	100,0%	66,7%	33,3%	33,3%	33,3%			
Collines-de-l'Outaouais	100,0%	78,6%	50,0%	42,9%	28,6%	21,4%	14,3%	
Gatineau	100,0%	100,0%	50,0%	50,0%	50,0%	25,0%	25,0%	
Outaouais	100,0%	88,6%	68,2%	56,8%	40,9%	22,7%	13,6%	2,3%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.2.9 Autres conditions pour la mise en place d'un entrepôt collectif

Outre la distance, des entrepreneurs ont également identifié dans les commentaires à la fin de la section des conditions à respecter pour qu'ils utilisent le service d'entrepôt partagé.

Des coûts de location raisonnables sont importants pour que les entreprises adhèrent à ce service.

Des entrepreneurs démontrent de l'intérêt pour la location d'installations d'entreposage à condition que le service soit offert sur de courtes périodes puisque leurs besoins sont souvent temporaires et parce qu'ils n'ont pas nécessairement les moyens de payer pour de l'entreposage toute l'année.

Les conditions d'entreposage sont également différentes selon le type de produits. Des maraîchers expliquent par exemple l'importance des différents niveaux d'humidité et de température spécifique nécessaires pour garantir un entreposage optimal convenant aux différents produits. Des entrepreneurs soulignent que l'espace d'entreposage devrait pouvoir garantir le respect de ces différences, mais également de certaines réglementations et normes de qualité et de certification.

Il y a également des conditions techniques à respecter. Par exemple, le lieu de l'entreposage doit être situé sur un axe routier principal pouvant accommoder des semi-remorques.

L'importance d'avoir l'électricité triphasée ou encore un système de génératrice de secours pour une chambre froide ou une chambre de congélation en raison des fréquentes pannes de courant sont des éléments qui ont également été mentionnés.

2.2.10 Autres solutions proposées pour optimiser et améliorer les pratiques d'entreposage

Parmi les autres solutions proposées pour optimiser et améliorer les pratiques d'entreposage, des entrepreneurs indiquent qu'un soutien financier serait utile pour répondre à leurs besoins. À cet égard, des entrepreneurs réitèrent également l'importance d'avoir leurs propres installations d'entreposage sur place : « On récolte quasiment chaque jour durant l'été, ça serait invivable de toujours devoir apporter la récolte ailleurs. Pour un maraîcher, c'est nécessaire d'avoir une chambre froide directement sur la ferme » (Entrepreneur, enquête mars 2023). Certains entrepreneurs estiment qu'ajouter un temps de travail supplémentaire à leurs journées déjà surchargées pour livrer les stocks dans un entrepôt éloigné est difficilement envisageable.

La création d'un collectif d'achat de matériel d'entreposage est également une suggestion pour réduire les coûts pour chaque producteur.

Certains entrepreneurs associent les besoins d'entreposage aux activités de transformation. En faisant des activités de transformation, par exemple de la coupe de légumes congelés, ils auront également besoin d'avoir accès à un espace de congélation..

Finalement, mentionnons que des entrepreneurs indiquent divers besoins en information notamment sur les services de location d'espace d'entreposage dans la région ou encore pour un service de frigoriste qui comprenne les besoins spécifiques du stockage des légumes. « Nous avons besoin d'accompagnement dans le choix des entrepôts » explique un autre entrepreneur (Entrepreneur, enquête mars 2023).

Faits saillants sur les activités d'entreposage des entreprises

Infrastructure, type d'espace et capacité de stockage

- Parmi l'ensemble des entreprises répondantes, 69,9 % possèdent un entrepôt au sein de leur entreprise et 15,7 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.
- La capacité de stockage des entreprises ayant répondu à l'enquête totalise 422 881 pi³ (11 976 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 441 chambres standards.
- Plus de la moitié de cet espace (53,2 %) est à température ambiante alors que les espaces réfrigérés et congelés représentent respectivement 34,1 % et 12,7 % de l'espace.
- Les entrepôts à température ambiante sont utilisés à plus de 75 % tout au long de l'année à l'exception du printemps où l'espace est occupé en moyenne à 67 %. Pour 58 % des entreprises, les espaces d'entreposage sont remplis au maximum de leur capacité à l'été et à l'automne.
- 80 % de l'espace des entrepôts réfrigérés est utilisé en moyenne en été et à l'automne alors que cette proportion diminue en hiver (57 %) et au printemps (58%). Entre 27 % et 44 % des entreprises, selon les saisons, utilisent tout l'espace.
- Les espaces d'entreposage congelé sont ceux présentant la moyenne d'utilisation la plus stable tout au long de l'année en demeurant systématiquement entre 71 % et 83 %.
- En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises agricoles et de transformation alimentaire de l'Outaouais, nous estimons la capacité de stockage des entreprises de l'Outaouais à 1 419 321 pi³ (40 196 m³) ou 1 478 chambres standards.

Les besoins d'entreposage

- Il y a un manque d'espace important. 28 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace réfrigéré dans les prochaines années, comparativement à 25 % pour l'entreposage congelé et 24 % pour un espace à température ambiante.
- Néanmoins, en termes de superficie, c'est le manque d'espace à température ambiante qui est le plus criant (48,5 %) suivi des besoins concernant un espace réfrigéré (36,6 %) et un espace congelé (15 %).
- Ces ajouts représentent un espace supplémentaire de 158 205 pi³ (4 480 m³) ou l'équivalent de 165 chambres standards.
- En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises agricoles et de transformation alimentaire de l'Outaouais, nous estimons la capacité de stockage souhaitée à 1 953 292 pi³ (55 318 m³), soit 556 chambres standards de plus que la capacité actuelle.

Équipements et état général des installations

- 22,4 % des répondants n'ont aucun équipement de manutention.

- 55,9 % ont un entrepôt avec une porte au niveau du sol, 16,9 % ont des quais de déchargement, 23,7 % disposent d'une aire réservée à la réception et à l'expédition de marchandise, 32,2 % possèdent des transpalettes manuelles, 10,2 % disposent de transpalettes électriques et 23,7 % utilisent un chariot élévateur ou un tracteur et 3,4 %.
- 65,5 % des entrepreneurs estiment que l'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont ils disposent pour charger et décharger leur entrepôt répondent à leur besoin alors que 34,5 % sont insatisfaits.
- 65,5 % considèrent l'état général de leurs installations d'entreposage comme étant bon ou excellent, 25,9 % le qualifient de moyen alors que 8,6 % des entreprises signalent avoir des installations d'entreposage dans un état faible ou inadéquat.
- L'âge moyen des entrepôts des entreprises de l'Outaouais est de 25 ans et l'âge médian est de 15 ans.

Les pratiques de location et intérêts pour la location d'un espace d'entreposage

- Très peu d'entreprises louent un entrepôt à l'extérieur de leur entreprise ou encore louent leurs installations d'entreposages à d'autres entreprises. Néanmoins, il y a tout de même de l'entraide.
- 21,4 % des entrepreneurs seraient toutefois intéressés à louer leur espace d'entreposage non utilisé à une autre entreprise.
- Par ailleurs, 31,9 % seraient très intéressés à louer un espace dans un entrepôt collectif à proximité et 19,4 % seraient peut-être intéressés (total de 51,4 %). La location d'un espace d'entreposage dans un OBNL suscite un intérêt similaire (total de 50 %) alors que pour la location dans une entreprise privée à proximité, certains entrepreneurs sont plus indécis.
- Les répondants seraient prêts à parcourir 23 km en moyenne pour la location d'un espace d'entreposage. La distance médiane est de 20 km et 77,3 % des entrepreneurs indiquent ne pas vouloir voyager plus de 25 km pour accéder à leur entrepôt.
- Outre la distance, des entrepreneurs ont également identifié les conditions suivantes pour l'utilisation d'un service d'entrepôt partagé : des coûts de location raisonnables, un service flexible offert sur de courtes périodes, le respect des températures, taux d'humidité et autres normes selon le type de produits.

2.3 Portrait des activités de distribution et de transport des produits dans les entreprises agricoles et les entreprises de transformation alimentaire

Cette section vise à mieux comprendre et à documenter les pratiques de transport des entreprises agricoles et des transformateurs en Outaouais.

Nous nous intéressons tout d'abord aux livraisons et aux points de vente des produits. Nous présentons les moyens et les types de transport utilisé pour la distribution des produits et les niveaux de remplissage. Nous illustrons ensuite les déplacements vers les principaux points de vente.

Nous portons ensuite notre intérêt sur les principaux enjeux de transport à court et moyen terme. L'intérêt des entrepreneurs pour participer à des initiatives de collaboration pour améliorer l'efficacité des activités de transport est exposé ainsi que les freins qui les empêcheraient d'y participer.

Enfin, la dernière partie de cette section porte sur les activités de transport pour l'approvisionnement des intrants (ingrédients, contenants, semences, engrais, etc.).

En guise de conclusion, nous présentons les faits saillants de cette partie.

2.3.1 Livraisons à domicile des produits

Près de la moitié des entreprises agricoles et des transformateurs (49,2 %) font des livraisons à domicile pour leurs clients. Une proportion de 56,3 % fait moins de 5 livraisons par mois en moyenne alors que 43,7 % font 5 livraisons et plus par mois. Parmi ces dernières, 18,8 % estiment qu'elles font 21 livraisons et plus par mois. Soulignons qu'une entreprise peut combiner plusieurs livraisons dans un seul trajet pour maximiser son déplacement. Au total, en additionnant l'ensemble des livraisons réalisées par notre échantillonnage d'entreprises, cela totalise 312 livraisons par mois à domicile chez leurs clients.

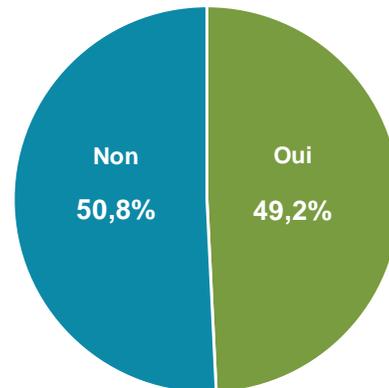
Il s'agit d'un phénomène qui a pris de l'ampleur au cours des dernières années notamment pendant la pandémie. Au Canada, le dernier recensement (2021) auprès des exploitations agricoles indique que les méthodes de vente directe les plus courantes parmi les exploitations de plus petite taille étaient la livraison directe aux consommateurs (St-Pierre, 2023).

Néanmoins, il faut rester prudent dans l'interprétation des données puisque certains répondants auraient pu inclure dans ces estimations les livraisons qu'ils font aux divers points de vente.

Comparaison par territoire

Ce sont davantage les entreprises des Collines-de-l'Outaouais (68,8 %), de la Vallée-de-la-Gatineau (62,5 %) et du Pontiac (50 %) qui font des livraisons à domicile pour leurs clients comparativement à 37,5 % dans la Ville de Gatineau et 23,5 % dans la MRC de Papineau.

Faites-vous des livraisons à domicile pour vos clients?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Combien faites-vous de livraisons par mois en moyenne?

Moins de 5 fois par mois	56,3%
5 à 10 fois par mois	18,8%
11 à 20 fois par mois	6,3%
21 à 30 fois par mois	6,3%
Plus de 30 fois par mois	12,5%
Total	100,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Proportion des entreprises qui font des livraisons à domicile pour leurs clients: comparaison par territoire

Réponse	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Oui	62,5%	23,5%	50,0%	68,8%	37,5%	49,2%
Non	37,5%	76,5%	50,0%	31,3%	62,5%	50,8%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

La majorité des entreprises dans le Pontiac, Papineau, la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines-de-l'Outaouais indiquent qu'elles font moins de 5 livraisons par mois. À Gatineau, dans les Collines-de-l'Outaouais et dans une moindre mesure à Papineau, elles sont plus nombreuses à faire plus de 20 livraisons par mois.

Nombre de livraisons par mois en moyenne : comparaison par territoire

Nombre de livraisons	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Moins de 5 fois par mois	60,0%	75,0%	75,0%	45,5%	33,3%	56,3%
5 à 10 fois par mois	20,0%	0,0%	25,0%	18,2%	33,3%	18,8%
11 à 20 fois par mois	10,0%	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%	6,3%
21 à 30 fois par mois	10,0%	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%	6,3%
Plus de 30 fois par mois	0,0%	25,0%	0,0%	18,2%	33,3%	12,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.3.2 Points de ventes des produits

Nous avons demandé aux entrepreneurs d'identifier leurs principaux points de vente en estimant la part de vente pour chacun. Ces informations apportent certaines précisions sur la destination des produits.

Près des trois-quarts des entreprises (73 %) vendent leurs produits sur place. La vente sur place implique que ce soit les consommateurs qui se déplacent. Toutefois, parmi ces entreprises, seulement 9,5 % vendent uniquement sur place. Les autres combinent d'autres types de points de vente.

Plusieurs entreprises (44,4 %) vendent leurs produits en ligne sur la boutique de l'entreprise. Ce type de vente, qui connaît un développement important au cours des dernières années, continuera de prendre de l'ampleur en Outaouais comme le révèle une étude sur la transformation alimentaire. En effet, plusieurs entreprises souhaiteraient se doter d'une boutique

en ligne dans les cinq prochaines années pour augmenter leurs ventes. Comme les ventes ne sont pas toujours au rendez-vous, les entreprises qui ont déjà une boutique en ligne souhaiteraient quant à elle augmenter leurs ventes (Doucet, 2023).

Les ventes en ligne exigent un transport différent pour acheminer les produits aux consommateurs

(poste, services de livraison spécifique, livraisons directes par l'entreprise ou lieux de ramassage, etc.). Lors d'une rencontre de consultation dans la Vallée-de-la-Gatineau dans le cadre de l'élaboration du Plan de développement de la zone agricole (PDZA), un entrepreneur expliquait que les livraisons spécifiques par la poste exigeaient beaucoup de temps et des coûts importants.

Une proportion importante des entreprises (42,9 %) vend leurs produits dans les marchés publics. Généralement, les entrepreneurs sont sur place pour en faire la promotion. Ces marchés ont lieu en été ou à des périodes festives (par exemple, le marché de Noël ou le marché de Pâques).

Il y également 34,9 % des entrepreneurs qui vendent sur une plateforme de vente en ligne, celle la plus populaire est le marché de l'Outaouais. Un tiers des entreprises vendent dans les supermarchés/épiceries et 31,7 % dans les commerces de spécialités. Près d'une entreprise sur quatre distribue ses produits dans les hôtels et restaurants (23,8 %) et dans un autre magasin à la ferme (22,2 %) alors que 20,6 % des entreprises approvisionnent les grossistes et distributeurs.

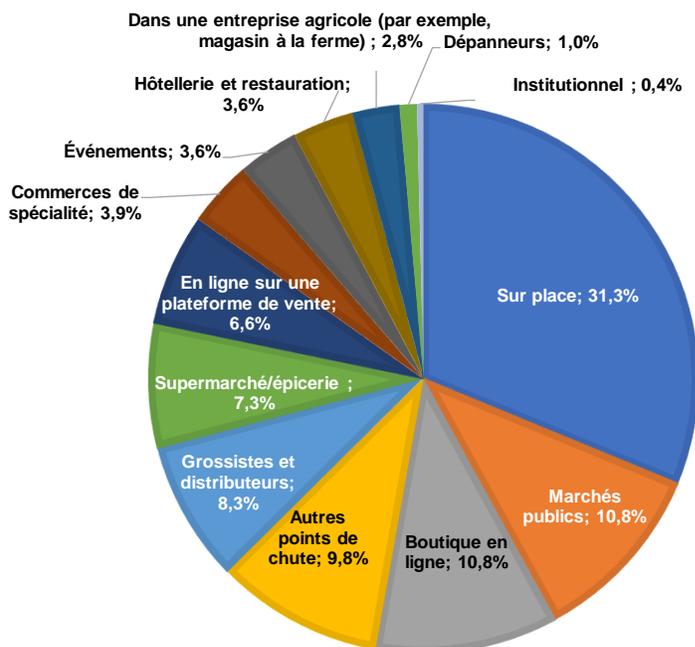
Proportion des entreprises qui vendent leurs produits dans les différents points de vente



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Les entrepreneurs étaient invités à identifier la part des produits vendus par points de vente. La figure ci-contre regroupe les données à l'échelle de l'Outaouais. Elle met en évidence les nombreux points de vente. Les entreprises ont en moyenne 3,8 types de points de vente. Cela varie entre 1 et 10 types de points de vente selon l'entreprise.

Proportion des produits vendus selon les points de vente, Outaouais



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comparaison par territoire

Lorsque l'on compare les données par territoire avec celles de la région, il y a quelques différences.

La proportion des entreprises qui vendent sur place est un peu moins importante dans les MRC de Pontiac et de Papineau.

La proportion des entreprises qui ont une boutique en ligne ou qui vendent sur une plateforme de vente en ligne est plus importante dans les Collines-de-l'Outaouais, le Pontiac et Gatineau comparativement à celles de la Vallée-de-la-Gatineau et de Papineau.

La vente dans les marchés publics est un point de vente qui rallie plusieurs entreprises, surtout dans les quatre MRC.

Les entreprises de Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais et du Pontiac sont plus nombreuses à vendre dans les supermarchés et épiceries.

La proportion des entreprises qui distribuent par l'entremise des commerces de spécialité est particulièrement importante à Gatineau.

Papineau se démarque pour l'importance du secteur de l'hôtellerie et de la restauration, de l'institutionnel ainsi que celui des grossistes et distributeurs comme point de distribution des produits des entreprises. Un tiers des entreprises de Gatineau vendent également auprès des grossistes et distributeurs et lors d'événements (par exemple, festivals).

Proportion des entreprises qui vendent leurs produits dans les différents points de vente : comparaison par territoire

Points de vente	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Sur place	80,0%	62,5%	55,6%	75,0%	87,5%	71,9%
Boutique en ligne	26,7%	31,3%	55,6%	62,5%	50,0%	43,8%
Marchés publics	53,3%	37,5%	44,4%	50,0%	12,5%	42,2%
En ligne sur une plateforme de vente	6,7%	25,0%	77,8%	37,5%	50,0%	34,4%
Supermarché/épicerie	13,3%	18,8%	44,4%	50,0%	50,0%	32,8%
Commerces de spécialité	33,3%	25,0%	11,1%	31,3%	62,5%	31,3%
Hôtellerie et restauration	20,0%	37,5%	11,1%	25,0%	12,5%	23,4%
Autres points de chute	26,7%	43,8%	11,1%	12,5%	12,5%	23,4%
Dans une entreprise agricole	20,0%	25,0%	44,4%	18,8%	0,0%	21,9%
Grossistes et distributeurs	13,3%	43,8%	0,0%	6,3%	37,5%	20,3%
Événements (p. ex. festivals)	13,3%	12,5%	0,0%	18,8%	37,5%	15,6%
Dépanneurs	26,7%	6,3%	22,2%	12,5%	0,0%	14,1%
Institutionnel (écoles, hôpitaux, gouvernements)	6,7%	18,8%	0,0%	12,5%	0,0%	9,4%

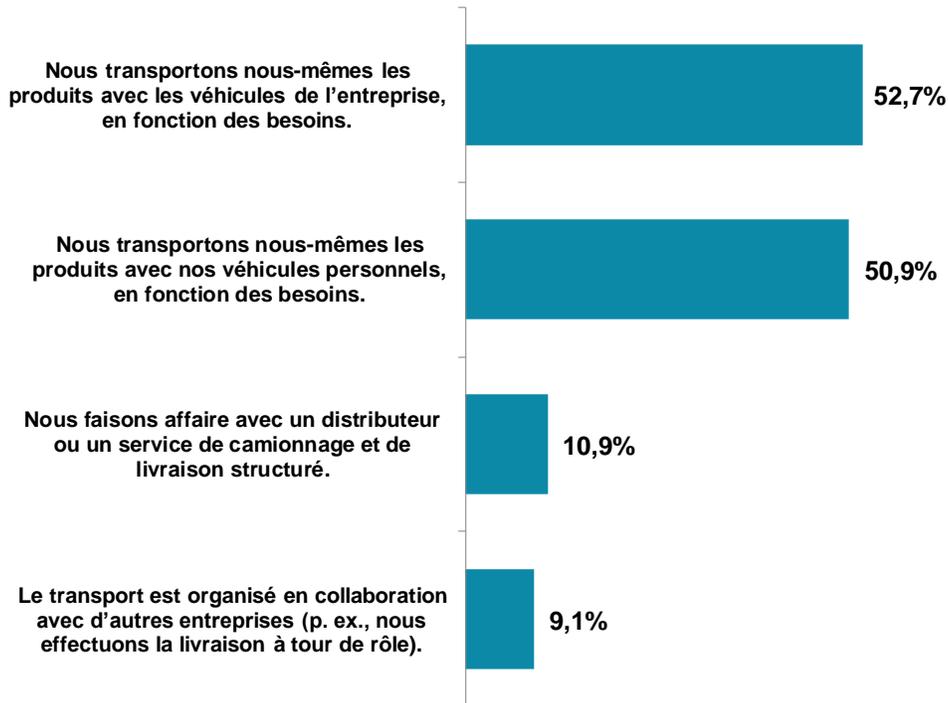
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.3.3 Moyens de transport utilisés pour transporter les produits aux points de vente

La grande majorité des entreprises transportent elles-mêmes leurs produits aux points de vente : 52,7 % utilisent les véhicules de l'entreprise et 50,9 % livrent avec les véhicules personnels des propriétaires¹³. Seulement 10,1 % des entreprises font affaire avec un distributeur offrant des services de livraison. Voir l'encart à la page suivante pour en savoir plus sur les distributeurs en Outaouais. Peu d'entreprises (7,2 %) collaborent avec d'autres entreprises pour organiser le transport.

¹³ Le total est plus élevé que 100 %, car certaines entreprises utilisent plusieurs moyens pour transporter les produits, par exemple leurs véhicules personnels et ceux de l'entreprise.

Quels moyens utilisez-vous pour transporter vos produits aux points de vente? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Encart : Exemple de pratique d'un distributeur de l'Outaouais

Il y a peu de distributeurs en Outaouais. La Table agroalimentaire de l'Outaouais en a identifié neuf principaux incluant les entreprises dans les régions voisines qui font affaire en Outaouais.

Nous avons élaboré un questionnaire spécifique aux distributeurs. Comme il n'y a eu qu'un seul répondant, nous avons intégré ses réponses avec celles des autres entreprises lorsque la question était la même (par exemple, pour l'ensemble de la section entreposage et pour certaines questions sur le type de transport, les trajets, le taux de remplissage des véhicules, etc.).

Néanmoins, dans le questionnaire adressé aux distributeurs, il y avait des questions spécifiques concernant la distribution. Avec l'accord du répondant, nous avons résumé ses réponses dans cet encart. Cela contribue à mieux comprendre le fonctionnement des distributeurs.

Cette entreprise fait la distribution de plusieurs produits, dont trois entreprises situées à Gatineau : deux transformateurs et un producteur agricole. Ce distributeur serait intéressé à distribuer davantage de produits en provenance de l'Outaouais. Toutefois, il n'y a pas assez

d'entreprises qui répondent aux exigences. Lorsque nous avons proposé dans l'enquête des initiatives qui pourraient être mises en place pour améliorer ses pratiques d'approvisionnement en Outaouais, il suggère de le contacter pour lui proposer des produits de l'Outaouais et le mettre en relation avec les entreprises intéressées.

Le distributeur ramasse les produits avec son camion réfrigéré chez l'entreprise afin de les distribuer par la suite en Outaouais et à Montréal dans les commerces de spécialité (60 %), dans les supermarchés (25 %), chez les grossistes et distributeurs (10 %) et chez les particuliers (5 %). Il ne dessert pas l'ensemble des municipalités en Outaouais parce qu'il n'y a pas de demandes et que cela nécessite de faire un détour pour y aller, souvent pour de faibles quantités.

Comparaison par territoire

Gatineau et Papineau se démarquent pour une proportion plus élevée d'entreprises qui collaborent avec d'autres entreprises pour transporter les produits. Plusieurs entreprises de Gatineau font affaire avec un distributeur alors que ce modèle est peu présent dans les MRC. L'utilisation des véhicules personnels varie entre 31,3 % dans la MRC de Papineau à 87,5 % dans la MRC de Pontiac. L'utilisation des véhicules de l'entreprise varie entre 37,5 % pour la MRC de Pontiac et 68,8 % pour la MRC de Papineau.

Moyens utilisés pour transporter les produits aux points de vente : comparaison par territoire

Moyen de transport utilisé	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Nous transportons nous-mêmes les produits avec les véhicules de l'entreprise, en fonction des besoins.	41,7%	68,8%	37,5%	57,1%	40,0%	52,7%
Nous transportons nous-mêmes les produits avec nos véhicules personnels, en fonction des besoins.	58,3%	31,3%	87,5%	50,0%	40,0%	50,9%
Nous faisons affaire avec un distributeur ou un service de camionnage et de livraison structuré.	8,3%	12,5%	0,0%	7,1%	40,0%	10,9%
Le transport est organisé en collaboration avec d'autres entreprises (p. ex., nous effectuons la livraison à tour de rôle).	8,3%	18,8%	0,0%	0,0%	20,0%	9,1%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.3.4 Type de véhicule utilisé pour le transport des produits

Pour transporter leurs produits, 76,4 % des entreprises utilisent de petits véhicules comme des véhicules de promenade, des pick-up ou fourgonnette, avec ou sans remorque¹⁴. Une proportion de 21,8 % ont recouru à un camion de 5 tonnes ou moins et 10,9 % à un camion de plus de 5 tonnes.

Quel type de véhicule utilisez-vous pour le transport des produits?

Seulement des petits véhicules avec ou sans remorque : véhicule de promenade, camionnette d'une tonne et moins (pick-up, minivan)	76,4%
Utilisation de camions de 5 tonnes ou moins (parfois combiné avec d'autres transport)	21,8%
Utilisation de camions de plus de 5 tonnes (parfois combiné avec d'autres transport)	10,9%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Plus des trois quarts des répondants (80 %) utilisent un véhicule qui n'a pas d'espace de réfrigération ou de congélation. Seulement 20 % utilisent un véhicule avec un espace de réfrigération et 1,8 % avec un espace de congélation.

Quel type de véhicule utilisez-vous pour le transport des produits?

Sans espace de réfrigération ou de congélation	80,0%
Avec espace de réfrigération	20,0%
Avec espace de congélation	1,8%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Néanmoins, même si la majorité des véhicules n'ont pas d'espace de réfrigération, plusieurs utilisent des boîtes isolantes ou des glacières. Ces dernières sont de plus en plus sophistiquées et peuvent se brancher dans la voiture et faire office de réfrigérateur ou de congélateur. Elles sont néanmoins limitées en termes d'espace.

Comparaison par territoire

Dans tous les territoires, la majorité des entreprises utilisent de petits véhicules tels que des véhicules de promenade, des pick-up ou fourgonnette. Les proportions varient entre 60 % pour Gatineau et 100 % dans le Pontiac. L'utilisation de camions de 5 tonnes ou moins est plus fréquente dans la MRC de Papineau et dans le Pontiac. Rappelons que les entreprises peuvent utiliser différents moyens de transport selon les livraisons de produits. L'utilisation de gros camions de plus de 5 tonnes est plus fréquente à Gatineau et dans Papineau.

¹⁴ Le total pour cette question ne correspond pas à 100 %, car certains répondants utilisent plusieurs types de véhicules.

Taille de véhicules utilisés pour le transport des produits : comparaison par territoire

Taille de véhicules utilisés	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Seulement des petits véhicules avec ou sans remorque : véhicule de promenade, camionnette d'une tonne et moins (pick-up, minivan)	83,3%	62,5%	100,0%	78,6%	60,0%	76,4%
Utilisation de camions de 5 tonnes ou moins (peut-être combiné avec d'autres transport)	16,7%	31,3%	25,0%	14,3%	20,0%	21,8%
Utilisation de camions de plus de 5 tonnes (peut-être combiné avec d'autres transport)	0,0%	18,8%	0,0%	14,3%	20,0%	10,9%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Dans tous les territoires, la majorité des entreprises utilisent des véhicules sans espace de réfrigération ou de congélation pour transporter leurs produits. Les proportions varient entre 60 % pour Gatineau et 100 % pour la Vallée-de-la-Gatineau. L'utilisation de véhicules avec espace de réfrigération est plus importante à Gatineau et dans la MRC de Papineau.

Type de véhicules utilisés pour le transport des produits : comparaison par territoire

Type de véhicules utilisés	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Sans espace de réfrigération ou de congélation	100,0%	75,0%	75,0%	78,6%	60,0%	80,0%
Avec espace de réfrigération	0,0%	31,3%	25,0%	14,3%	40,0%	20,0%
Avec espace de congélation	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%	1,8%

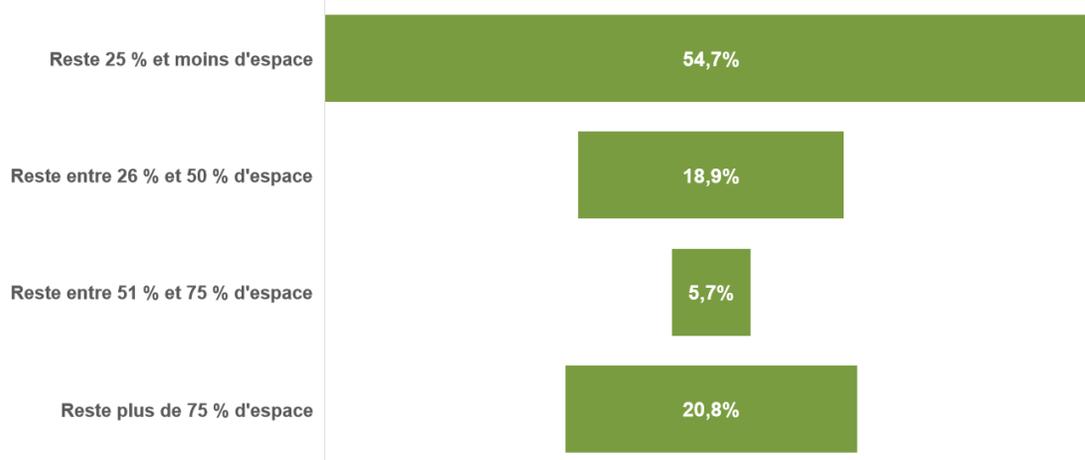
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.3.5 Niveau moyen de remplissage des véhicules

Lorsque les véhicules quittent pour distribuer les produits, il reste en moyenne 38,4 % d'espace vacant. Pour la moitié des véhicules (54,7 %), il reste 25 % et moins d'espace vacant. Dans 18,9 % des véhicules, il reste entre 26 % et 50 % d'espace vacant et 26,5 % indiquent que plus de 50 % de leur véhicule est vide.

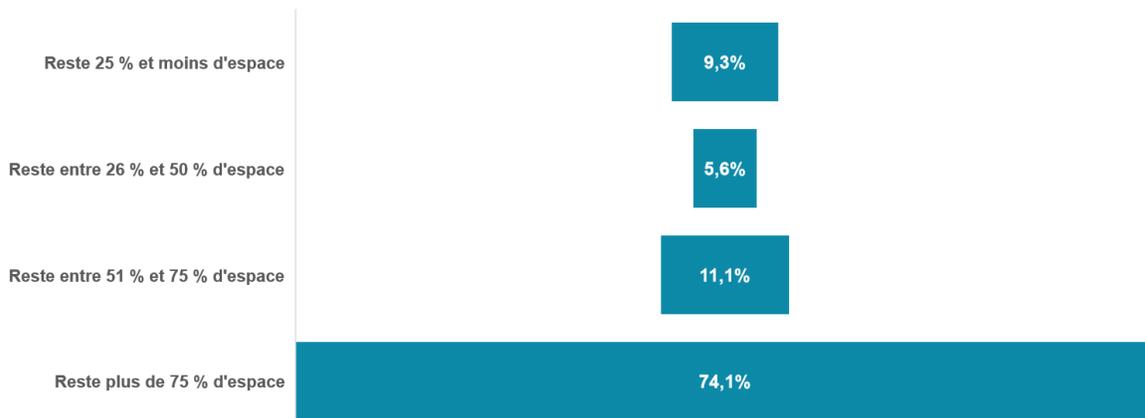
Lorsque les véhicules reviennent, ils sont beaucoup moins chargés. Il y a en moyenne 80,5 % d'espace vacant dans les véhicules. Dans 74,1 % des cas, les véhicules sont vides à plus de 75 %. Il y a tout de même une proportion de 14,9 % des véhicules qui sont remplis à plus de la moitié.

Proportion de l'espace vacant dans les véhicules pour distribuer les produits à l'aller (incluant les boîtes vides, palettes)



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Proportion de l'espace vacant dans les véhicules pour distribuer les produits au retour (incluant les boîtes vides, palettes)



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Comparaison par territoire

Le niveau moyen de l'espace vacant dans les véhicules lors du départ pour la distribution des produits varie entre 25 % pour Papineau et 60 % pour Gatineau. Dans certains territoires comme Gatineau, le Pontiac et la Vallée-de-la-Gatineau, on observe une proportion importante de l'espace dans le véhicule qui n'est pas utilisé. Au retour, l'espace vacant est important dans tous les territoires et varie entre 74 % à Papineau et 87 % dans la Vallée-de-la-Gatineau.

Niveau moyen des espaces vacants des véhicules à l'aller et au retour : comparaison par territoire

Espaces vacants	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Aller	46,0%	25,0%	57,0%	31,0%	60,0%	38,4%
Retour	87,0%	74,0%	76,0%	82,0%	81,0%	80,5%

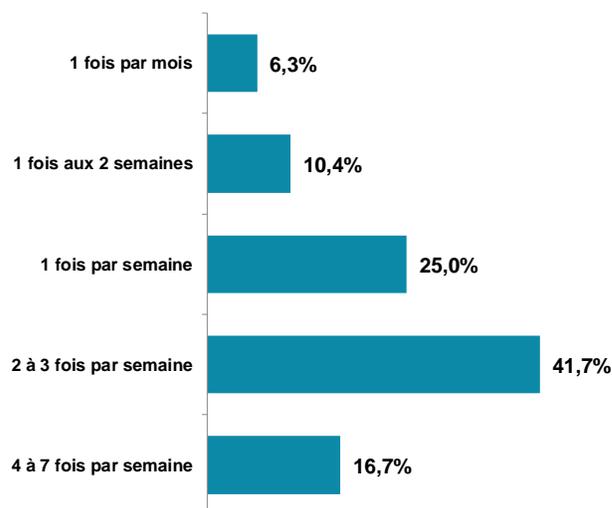
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.3.6 Trajets effectués pour livrer les produits aux principaux points de vente

L'un des points d'intérêt de l'enquête était d'identifier les déplacements effectués par les entreprises pour livrer leurs produits aux principaux points de vente. Le répondant était invité à identifier les trajets que l'entreprise faisait régulièrement pour livrer ses produits aux différents points de vente visités (municipalités ou secteurs de Gatineau) ainsi que la fréquence de ces déplacements et la période de l'année.

Parmi les répondants, 70,8 % ont répondu correctement à la question, 10,8 % ont omis d'indiquer l'endroit de leurs livraisons et leurs réponses ne peuvent être traitées et 18,5 % ne font pas de déplacements réguliers. Parmi les réponses valides, nous avons identifié 90 déplacements par semaine (1 déplacement = aller et retour) effectués par les entreprises pour distribuer leurs produits aux différents points de vente. Cet échantillonnage représente 63 entreprises. Si nous projetons cette donnée sur l'ensemble des entreprises en Outaouais¹⁵, en tenant compte que 70,8 % font des livraisons régulières par semaine à leurs points de vente, cela signifie que les entreprises agricoles et les transformateurs de l'Outaouais font environ 399

Fréquence des déplacements effectués régulièrement par les entreprises pour livrer leurs produits aux principaux points de vente



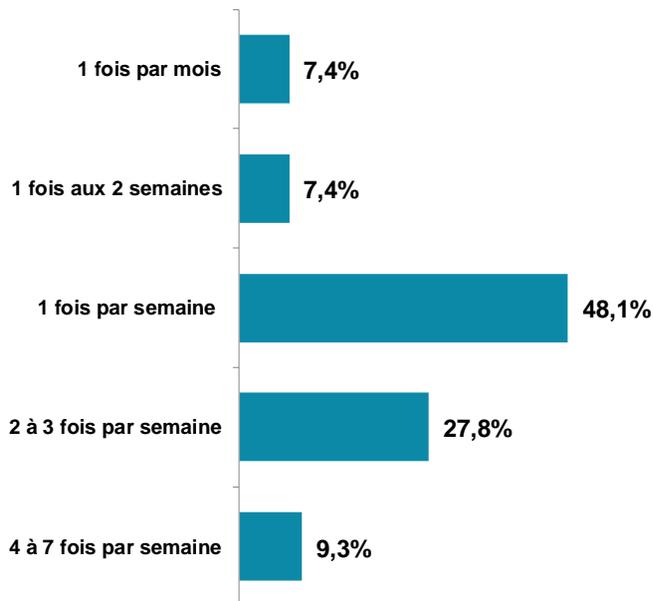
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

¹⁵ Soit 279 entreprises agricoles et transformateurs. Nous n'avons pas pris en compte les distributeurs ni les entreprises que nous avons écartés de l'enquête parce qu'elles n'avaient pas de courriel. Le chiffre est donc très conservateur.

déplacements réguliers chaque semaine pour distribuer leurs produits (ou 1 596 déplacements par mois). Il s'agit d'un chiffre très conservateur. De plus, il ne tient pas compte des livraisons aux domiciles des clients ni des déplacements associés à l'approvisionnement.

La majorité des entreprises (58,4 %) font deux trajets et plus par semaine pour livrer leurs produits, dont 16,7 % qui font de 4 à 7 déplacements. Un quart des entreprises (25 %) font un déplacement par semaine et 16,9 % entre 1 et 2 déplacements par mois¹⁶.

Fréquence des trajets effectués régulièrement par les entreprises pour livrer leurs produits aux principaux points de vente

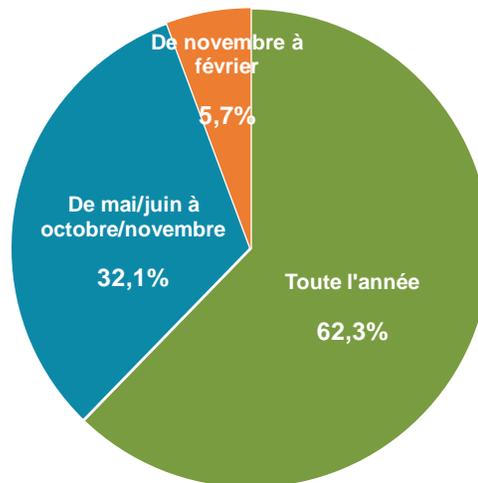


Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Si on analyse les données du point de vue des trajets, près de la moitié (48,1 %) sont effectués une fois par semaine par les entreprises pour livrer leurs produits aux points de vente. Plus d'un quart des trajets (27,8 %) sont effectués entre 2 à 3 fois par semaine et 9,3 % entre 4 à 7 fois par semaine. Enfin, seulement 14,8 % des trajets sont faits moins d'une fois par semaine.

La majorité des trajets identifiés par les entreprises (62,3 %) sont réalisés à longueur d'année¹⁷ et 32,1 % sont réalisés entre mars et novembre dont une partie entre juin à septembre. Finalement, une petite proportion fait des trajets uniquement l'hiver.

Période des trajets effectués par les entreprises



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

¹⁶ Nous avons enlevé dans les calculs les trajets effectués moins d'une fois par mois.

¹⁷ Nous avons inclus dans cette catégorie les périodes de 9 mois, par exemple de mars à décembre.

Nous avons illustré les données des différents trajets ainsi que leurs fréquences sous la forme d'une carte (voir l'encart suivant pour en savoir plus sur la démarche méthodologique pour la création de cette carte). La carte représente les déplacements dans une semaine. Plus le trait est prononcé et rouge, plus les livraisons sont nombreuses par semaine. Les municipalités qui sont indiquées sur la carte ont été mentionnées par les répondants soit comme point de départ ou encore comme points de livraison¹⁸. Cette carte représente les trajets identifiés par les entreprises qui ont répondu à l'enquête. Pour représenter la réalité, les trajets les plus importants pourraient facilement être multipliés par quatre pour illustrer l'ensemble des entreprises de l'Outaouais.

Comme la majorité des entreprises répondantes sont situées dans les MRC, cette carte reflète davantage leurs pratiques que celles localisées à Gatineau. Néanmoins, Gatineau est le point de convergence d'une grande partie des trajets qui arrivent de la MRC de Pontiac, de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais et de la MRC de Papineau. Leurs trajets se croisent à l'entrée des différents secteurs de la Ville de Gatineau.

Les trajets majeurs sont situés entre Aylmer et Papineauville (aller et retour) :

- Le principal trajet est le suivant : Aylmer vers Hull (41,5 véhicules); Hull vers Gatineau (54,25 véhicules); Gatineau vers Masson-Angers (37,25 véhicules); Masson-Angers vers Lochaber-Partie-Ouest (27,75 véhicules); Lochaber-Partie-Ouest vers Plaisance (24 véhicules); Plaisance vers Papineauville (23 véhicules).
- Le trajet inverse est également important : Papineauville à Plaisance (23 véhicules); Plaisance vers Lochaber-Partie-Ouest (24 véhicules); Lochaber-Partie-Ouest vers Masson-Angers (26,25 véhicules); Masson-Angers vers Gatineau (40,75 véhicules); Gatineau vers Hull (51,75 véhicules); Hull vers Aylmer (32,5 véhicules).

Il y a également plusieurs trajets qui ont un peu moins d'ampleur, mais qui sont tout de même importants (entre 16 et 20 livraisons par semaine). Ce sont les trajets entre :

- Masson-Angers et Buckingham
- Papineauville et Montebello
- Hull et Ottawa.

On compte également entre 11 à 15 déplacements par semaine entre :

- La Municipalité de Pontiac et Aylmer
- Chelsea et Hull et entre Chelsea et Wakefield/La Pêche
- Ottawa et Aylmer

¹⁸ À l'exception de Gatineau, nous n'avons pas tenu compte des livraisons à l'intérieur de la municipalité.

- Papineauville et Saint-André-Avellin
- Montebello et les Laurentides (la destination la plus nommée est Saint-Jérôme).

Il y a également plusieurs trajets effectués de 6 à 10 fois par semaine entre :

- Shawville et la municipalité de Pontiac
- Gatineau et Val-des-Monts en passant par Cantley
- Wakefield/La Pêche et Low

Il existe finalement plusieurs trajets qui sont réalisés entre 1 et 5 fois par semaine et qui partent ou se rendent dans différentes municipalités sur le territoire. Ils sont compilés à partir de notre échantillonnage. En réalité, le nombre de municipalités et de petits trajets est beaucoup plus nombreux.

Pour tous les territoires, sans exception, Gatineau est en grande majorité un point de mire important des différents trajets. Nous avons également identifié quelques liens secondaires entre les territoires :

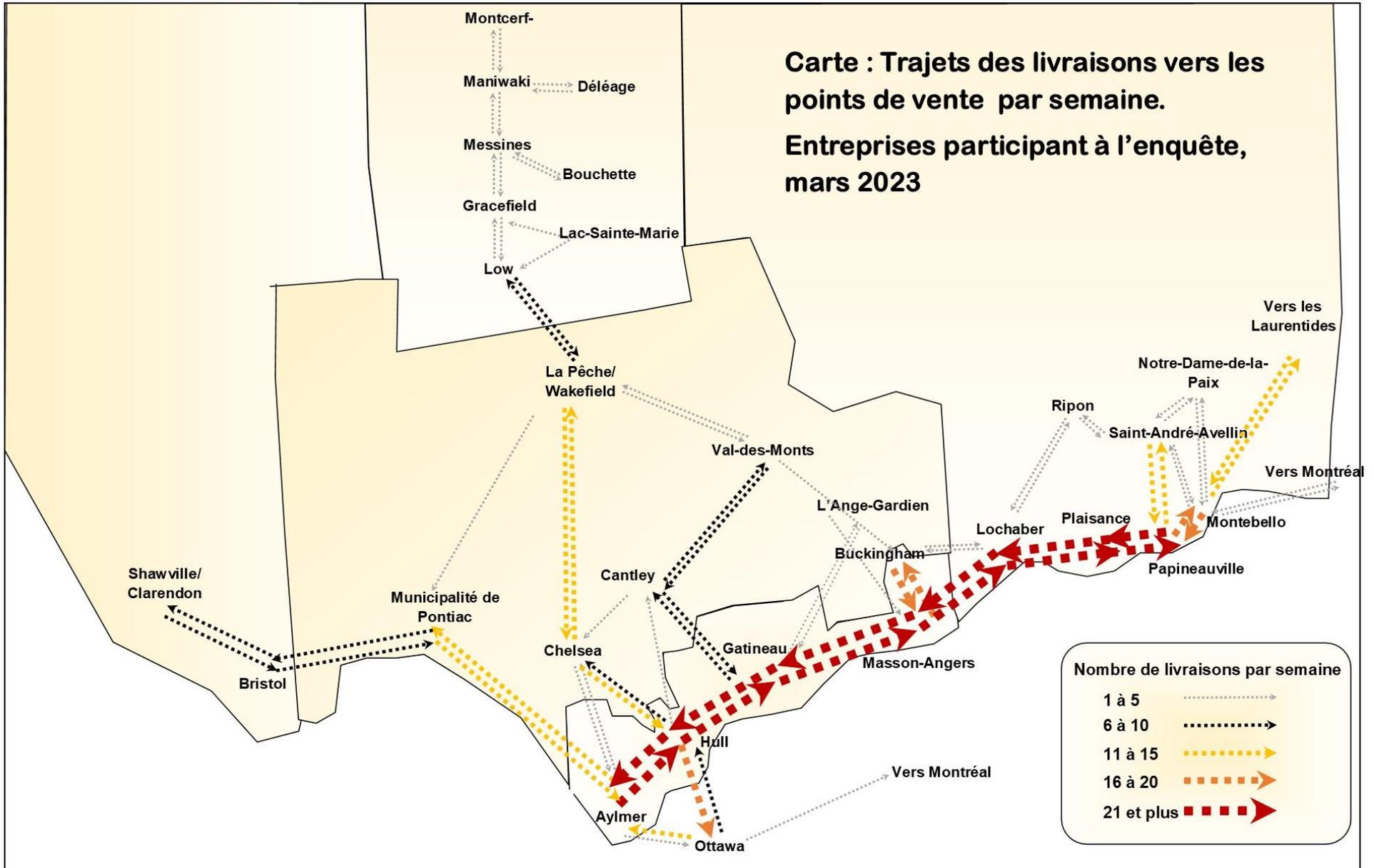
- Les trajets des entreprises répondantes qui sont localisés à Gatineau se concentrent en grande majorité dans les différents secteurs de la ville et à plus petite échelle à Montréal.
- Des entreprises de la MRC de Pontiac se rendent à Ottawa et à plus petite échelle dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais.
- Des entreprises de la MRC des Collines-de-l'Outaouais se rendent à Ottawa et à plus petite échelle dans la MRC de Papineau et à Montréal.
- Des entreprises de la MRC Vallée-de-la-Gatineau se rendent dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais et à Ottawa.
- Ce sont davantage les entreprises de la MRC de Papineau qui se rendent à Montréal et dans les Laurentides. À plus petite échelle, certaines entreprises de Papineau ont développé des points de vente avec Ottawa et la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

Tableau : Nombre de véhicules par tronçon et territoire

Dans la MRC de Pontiac			
Clarendon/Shawville à Bristol	6	Bristol à Clarendon/Shawville	6
Entre la MRC de Pontiac et la MRC des Collines-de-l'Outaouais			
Bristol à Municipalité de Pontiac	8	Municipalité de Pontiac à Bristol	8
		Wakefield/La Pêche à Municipalité de Pontiac	1
Dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais			
Chelsea à Wakefield/La Pêche	12,25	Wakefield/La Pêche à Chelsea	11,25
Cantley à Val-des-Monts	7,5	Val-des-Monts à Cantley	6,5
Cantley à Chelsea	2,5		
Val-des-Monts à Wakefield/La Pêche	1	Wakefield/La Pêche à Val-des-Monts	1
Entre la MRC des Collines-de-l'Outaouais et la Ville de Gatineau			
Municipalité de Pontiac à Aylmer	11,5	Aylmer à Municipalité de Pontiac	10,5
Chelsea à Hull	12,5	Hull à Chelsea	8
Cantley à Gatineau	6,5	Gatineau à Cantley	10
Aylmer à Chelsea	5	Chelsea à Aylmer	2
Gatineau à L'Ange-Gardien	5	L'Ange-Gardien à Gatineau	2,5
L'Ange-Gardien à Masson-Angers	2,5		
Val-des-Monts à Buckingham	1		
Dans la Ville de Gatineau			
Aylmer à Hull	41,5	Hull à Aylmer	32,5
Hull à Gatineau	54,25	Gatineau à Hull	51,75
Gatineau à Masson-Angers	37,25	Masson-Angers à Gatineau	40,75
Masson-Angers à Buckingham	21,5	Buckingham à Masson-Angers	24
Entre la Ville de Gatineau et Ottawa			
Hull à Ottawa	17,75	Ottawa à Hull	6,75
Aylmer à Ottawa	1	Ottawa à Aylmer	12
Entre la MRC des Collines-de-l'Outaouais et la MRC Vallée-de-la-Gatineau			
Low à Wakefield/La Pêche	9,75	Wakefield/La Pêche à Low	9,75
Entre la Ville de Gatineau et la MRC de Papineau			
Masson-Angers à Lochaber-Partie-Ouest	27,75	Lochaber-Partie-Ouest à Masson-Angers	26,25
Buckingham à Lochaber-Partie-Ouest	1	Lochaber-Partie-Ouest à Buckingham	2,5
Dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau			
Maniwaki à Messines	3,5	Messines à Maniwaki	3,25
Messines à Gracefield	3,5	Gracefield à Messines	3,5
Gracefield à Low	3,5	Low à Gracefield	2,5
Montcerf-Lytton à Maniwaki	2,5	Maniwaki à Montcerf-Lytton	2,5
Lac-Sainte-Marie à Gracefield	1		
Low à Lac-Sainte-Marie	1		
Messines à Bouchette	0,75	Bouchette à Messines	0,75
Déléage à Maniwaki	0,25	Maniwaki à Déléage	0,25
Dans la MRC de Papineau			
Lochaber-Partie-Ouest à Plaisance	24	Plaisance à Lochaber-Partie-Ouest	24
Plaisance à Papineauville	23	Papineauville à Plaisance	23
Papineauville à Montebello	18,5	Montebello à Papineauville	17,5
Papineauville à Saint-André-Avellin	11,5	Saint-André-Avellin à Papineauville	12,5
Notre-Dame-de-la-Paix à Saint-André-Avellin	2,5	Saint-André-Avellin à Notre-Dame-de-la-Paix	2,5
Ripon à Saint-André-Avellin	3,5	Saint-André-Avellin à Ripon	3,5
Notre-Dame-de-la-Paix à Montebello	3,5	Montebello à Notre-Dame-de-la-Paix	3,5
Montebello à Saint-André-Avellin	2	Saint-André-Avellin à Montebello	1
Lochaber-Partie-Ouest à Ripon	2	Ripon à Lochaber-Partie-Ouest	2
De la MRC Papineau vers l'extérieur			
Montebello vers les Laurentides	11	Laurentides vers Montebello	11
Montebello vers Montréal	3	Montréal à Montebello	3
Extérieur			
Ottawa à Montréal	1,25	Montréal à Ottawa	1,25

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

**Carte : Trajets des livraisons vers les points de vente par semaine.
Entreprises participant à l'enquête, mars 2023**



Source: Enquête auprès des entreprises agricoles, des transformateurs et des distributeurs, mars 2023

Doucet, 2023

Démarche méthodologique pour la réalisation de la carte et du tableau de données

Pour cartographier les trajets, nous les avons d'abord compilés sous la forme d'un tableau en les classant par territoire et direction. Nous avons par la suite décortiqué et amalgamé l'ensemble des trajets. Voici un exemple de cette méthode :

- Nous avons une entreprise qui quitte Shawville avec comme point d'arrêt Aylmer. Elle passe donc dans différentes municipalités avant d'arriver à destination. Une autre entreprise quitte la municipalité de Bristol pour se rendre dans le secteur Gatineau. Cela signifie qu'entre Shawville et Bristol, il y a un véhicule de livraison sur la route. Toutefois, à partir de la municipalité de Bristol et jusqu'à Aylmer, nous comptons deux véhicules de livraison sur la route. Par la suite, d'Aylmer à Gatineau, le nombre de véhicules redescend à 1.

Nous avons également tenu compte de la fréquence des livraisons pour illustrer l'importance des trajets dans la carte en faisant une moyenne lorsque les chiffres étaient compris dans une fourchette. Nous avons procédé de la façon suivante :

- 4 à 7 fois par semaine = 5,5 trajets
- 2 à 3 fois par semaine = 2,5 trajets
- 1 fois par semaine = 1 trajet
- 1 fois aux 2 semaines = 0,5 trajet
- 1 fois par mois = 0,25 trajet
- Moins de 1 fois par mois = nous n'avons pas tenu compte de ces trajets.

Nous avons additionné le nombre de trajet. Par exemple, l'entreprise qui quitte Shawville avec premier point d'arrêt à Bristol indique qu'elle fait ce trajet une fois par semaine. Nous avons donc indiqué 1. L'autre entreprise qui quitte la municipalité de Bristol pour se rendre à Gatineau fait 2 à 3 livraisons par semaine. Nous avons donc indiqué 2,5. Cela signifie qu'entre Shawville et Bristol, il y a un trajet par semaine. Toutefois, à partir de Bristol jusqu'à Aylmer, il y a 3,5 trajets par semaine. Par la suite, d'Aylmer à Gatineau, le nombre de trajets redescend à 2,5.

La carte et les calculs tiennent également compte des trajets pour aller livrer les produits, mais également des retours. Les trajets pour aller et pour le retour sont souvent identiques. Par exemple, une entreprise qui quitte Shawville pour aller livrer à Gatineau refera possiblement le trajet inverse pour le retour. Toutefois, pour certains trajets, le retour est différent. Une entreprise de Shawville qui a pour trajet Gatineau puis La Pêche ne repassera probablement pas à Gatineau pour le chemin du retour. Nous avons donc essayé autant que possible de prendre en compte cet aspect dans les retours des trajets.

Les trajets peuvent représenter un aller pour l'un et un retour pour l'autre. Par exemple, le véhicule qui quitte Aylmer pour se rendre à Masson-Angers sera dans le même trajet que le véhicule qui revient d'Aylmer pour retourner à Papineauville.

Nous avons tenté autant que possible d'illustrer le trajet indiqué par l'entreprise. Pour identifier les trajets les plus logiques, nous avons fait appel à nos connaissances et à l'utilisation de google map. Par exemple, le trajet qui débute à Aylmer en direction d'Ottawa puis de Montréal passera sans doute par l'Ontario, et non par l'autoroute 50, pour se rendre à Montréal.

2.3.7 Principaux enjeux de transport à court et moyen terme

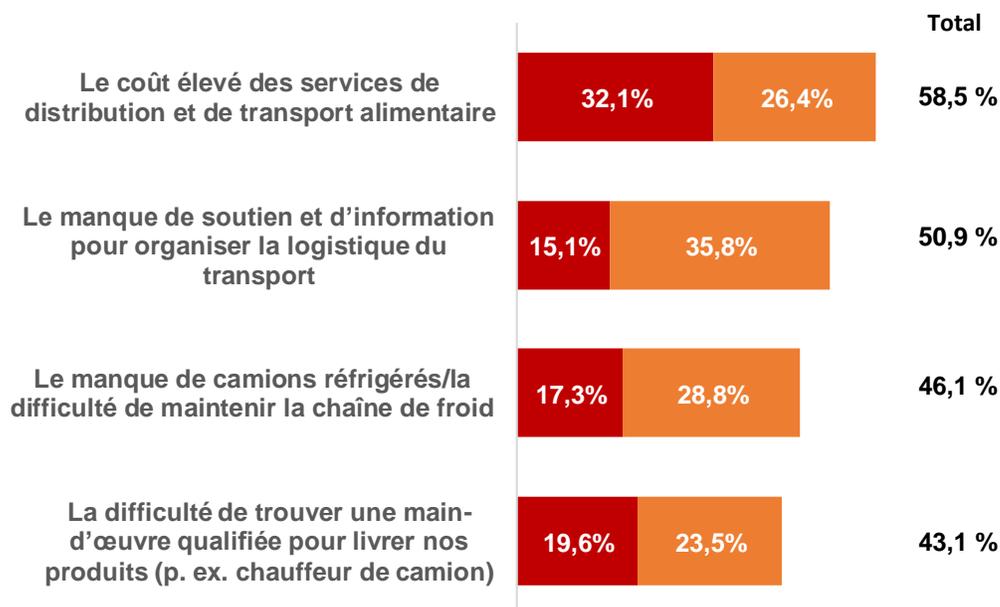
Dans l'enquête, les entrepreneurs étaient invités à indiquer, parmi une liste de quatre enjeux, s'il s'agissait d'une priorité à court terme (urgente), d'une priorité à moyen terme (non urgente) ou d'une question non prioritaire.

Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire est l'enjeu qui est le plus évoqué par les entreprises à court terme (32,1 %). En ajoutant les entreprises qui ont indiqué qu'il s'agissait d'une priorité à moyen terme, il s'agit d'un enjeu pour 58,5 % des entreprises. Les données sur les livraisons et les trajets de distribution présentées dans les parties précédentes ont en effet démontré l'importance de ces tâches au sein des entreprises qui commercialisent leurs produits. Certains entrepreneurs estiment que ces coûts élevés sont un frein à l'essor de leur entreprise : « Le coût des services de distribution et de transport nous empêche de poursuivre les ventes qui impliquent ces coûts supplémentaires » explique l'un d'eux (Entrepreneur, enquête mars 2023). Des entrepreneurs mentionnent également les coûts liés au carburant, à l'entretien et à la réglementation.

La rareté de la main-d'œuvre est un enjeu important dans divers secteurs en Outaouais. Cet enjeu affecte également les activités de transport puisque la difficulté de trouver de la main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits est un enjeu à court terme identifié par 19,6 % des entreprises et à moyen terme par 23,5 % des entreprises (total : 43,1 %).

Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport n'est pas un enjeu à court terme (15,1 %). Il a toutefois été identifié par 35,8 % des entrepreneurs comme un enjeu à moyen terme (pour un total de 50,9 %), ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport dans le futur.

Pour chacun des enjeux de transport ci-dessous, indiquez s'il s'agit pour votre entreprise d'une priorité à court terme (urgente), d'une priorité à moyen terme (non urgente) ou d'une question non prioritaire.



■ Priorité à court terme (urgente) ■ Priorité à moyen terme (non urgente)

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Enfin, le manque de camions réfrigérés et la difficulté de maintenir la chaîne de froid est un enjeu à court et moyen terme pour 46,1 % des entreprises (17,3 % à court terme et 28,8 % à moyen terme). Rappelons que la majorité des véhicules (80 %) qui transportent les produits n'ont pas d'espace de réfrigération ou de congélation.

Les répondants étaient également invités à identifier d'autres enjeux que ceux mentionnés dans l'enquête. L'un des enjeux qui ont été soulignés de différentes manières par les entrepreneurs concerne les difficultés d'accès à des camions adaptés ou à un distributeur. La taille de l'entreprise et les ressources financières dont elles disposent sont en effet parfois insuffisantes pour faire affaire avec une compagnie de transport ou encore faire l'achat d'un camion en bonne condition. « Nous avons besoin d'un camion fiable, mais vu que nous faisons moins de 8 000 km en livraison par année, nous sommes toujours pris avec des camions en condition très usagés et donc moins fiables. C'est difficile de justifier l'achat neuve ou presque-neuve, vu le km très bas que nous faisons » (Entrepreneur, enquête mars 2023). Des entrepreneurs mentionnent également les coûts élevés pour louer un camion. La difficulté de trouver du

transport réfrigéré avec un dispositif pour monter les palettes dans le camion est également soulignée.

En outre, les entreprises qui font affaire avec des services d'abattage et qui commercialisent par la suite leurs viandes ont des problématiques particulières de transport. Elles doivent en effet transporter le bétail à l'abattoir afin que la viande soit transformée. Après l'abattage et la découpe, les viandes sont ensuite retournées à l'entreprise afin que celle-ci les distribue auprès de sa clientèle. L'organisation du transport qui exige le maintien de la chaîne du froid est donc complexe et les coûts sont importants, surtout que certaines entreprises sont éloignées des abattoirs. En Outaouais, il y a trois abattoirs sous inspection provinciale soit l'abattoir Charron à Saint-André-Avellin dans la MRC de Papineau, l'abattoir Bouwman à Thurso dans la MRC de Papineau et l'abattoir Les Viandes du Pontiac à Shawville dans la MRC de Pontiac.

Une étude récente qui documente les besoins et la demande de services d'abattage des producteurs agricoles des Laurentides et de l'Outaouais confirme que la distance des infrastructures et le maintien de la chaîne de froid sont des enjeux importants pour certaines entreprises (Forest Lavoie Conseil, 2023). Cela a un impact sur la rentabilité de l'activité, surtout avec le contexte actuel et l'augmentation du coût du carburant. « En fonction de leur situation géographique, des producteurs doivent faire plus d'une heure de route pour accéder à un abattoir, ce qui impacte fortement la rentabilité et la logistique (horaires) de ces fermes, menant parfois à la fermeture ou à l'arrêt de production » (Forest Lavoie Conseil, 2023, p.140). De plus, le transport n'est souvent pas coordonné entre les producteurs indique-t-on dans cette étude.

Comparaison par territoire

MRC de la Vallée-de-la-Gatineau

Dans la Vallée-de-la-Gatineau, le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire est un enjeu à court terme pour 36,4 % des entreprises. En ajoutant les entrepreneurs qui ont indiqué qu'il s'agissait d'un enjeu à moyen terme, il s'agit d'une priorité pour 54,5 %. Les autres enjeux sont davantage des priorités à moyen terme. À court et moyen terme, le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est identifié par 36,4 % des entreprises, ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport dans le futur.

Enjeux de transport à court terme (urgent) et à moyen terme (non urgent) : MRC Vallée-de-la-Gatineau

	Priorité à court terme (urgente)	Priorité à moyen terme (non urgent)	Total à court et moyen terme
Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire	36,4%	18,2%	54,5%
Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport	9,1%	27,3%	36,4%
La difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer nos produits (p. ex. chauffeur de camion)	0,0%	30,0%	30,0%
Le manque de camions réfrigérés/la difficulté de maintenir la chaîne de froid	9,1%	18,2%	27,3%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

MRC de Papineau

Dans la MRC de Papineau, la difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits est un enjeu à court terme pour 43,8 % des entreprises. En ajoutant les entrepreneurs qui ont indiqué qu'il s'agissait d'un enjeu à moyen terme, il s'agit d'une priorité pour 56,3 %. C'est dans ce territoire que cet enjeu est le plus important en Outaouais.

Le manque de camions réfrigérés, la difficulté de maintenir la chaîne de froid ainsi que le coût élevé de services de distribution et de transport alimentaires sont des enjeux à court terme pour une entreprise sur quatre. En ajoutant les répondants qui ont identifié qu'il s'agissait également d'un enjeu à moyen terme, ces priorités rejoignent une proportion de 43,8 % des entreprises.

Enjeux de transport à court terme (urgent) et à moyen terme (non urgent) : MRC Papineau

	Priorité à court terme (urgente)	Priorité à moyen terme (non urgent)	Total à court et moyen terme
La difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer nos produits (p. ex. chauffeur de camion)	43,8%	12,5%	56,3%
Le manque de camions réfrigérés/la difficulté de maintenir la chaîne de froid	25,0%	18,8%	43,8%
Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire	25,0%	18,8%	43,8%
Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport	6,3%	31,3%	37,5%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est identifié par 31,3 % des entreprises comme un enjeu à moyen terme, ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport éventuellement.

MRC de Pontiac

Dans la MRC de Pontiac, le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaires est surtout un enjeu à moyen terme. Au total, 62,5 % des entreprises estiment qu'il s'agit d'un enjeu à court ou moyen terme. Le manque de camions réfrigérés/la difficulté de maintenir la chaîne de froid est un enjeu pour la moitié des entreprises, surtout à moyen terme (37,5 %).

Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est un enjeu à court et moyen terme identifié par la moitié des entreprises, ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport dans le futur.

Enjeux de transport à court terme (urgent) et à moyen terme (non urgent) : MRC Pontiac

	Priorité à court terme (urgente)	Priorité à moyen terme (non urgent)	Total à court et moyen terme
Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire	12,5%	50,0%	62,5%
Le manque de camions réfrigérés/la difficulté de maintenir la chaîne de froid	12,5%	37,5%	50,0%
Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport	25,0%	25,0%	50,0%
La difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer nos produits (p. ex. chauffeur de camion)	12,5%	12,5%	25,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

MRC des Collines-de-l'Outaouais

Dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaires est un enjeu à court ou moyen terme pour 71,4 % des entreprises.

Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est également un enjeu pour 71,4 % des entreprises, dont 50 % qui estiment qu'il s'agit d'une priorité à moyen terme, ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport éventuellement.

Le manque de camions réfrigérés/la difficulté de maintenir la chaîne de froid ainsi que la difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits sont également des enjeux importants, mais surtout à moyen terme.

Enjeux de transport à court terme (urgent) et à moyen terme (non urgent) : MRC Collines-de-l'Outaouais

	Priorité à court terme (urgente)	Priorité à moyen terme (non urgent)	Total à court et moyen terme
Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire	35,7%	35,7%	71,4%
Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport	21,4%	50,0%	71,4%
Le manque de camions réfrigérés/la difficulté de maintenir la chaîne de froid	23,1%	46,2%	69,2%
La difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer nos produits (p. ex. chauffeur de camion)	7,7%	46,2%	53,8%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Ville de Gatineau

Dans la Ville de Gatineau, les trois quarts des entreprises indiquent que le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire est un enjeu à court terme.

Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est également un enjeu pour 75 % des entreprises, dont 50 % qui estiment qu'il s'agit d'une priorité à moyen terme, ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport dans le futur.

Enjeux de transport à court terme (urgent) et à moyen terme (non urgent) : Ville de Gatineau

	Priorité à court terme (urgente)	Priorité à moyen terme (non urgent)	Total à court et moyen terme
Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire	75,0%	0,0%	75,0%
Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport	25,0%	50,0%	75,0%
Le manque de camions réfrigérés/la difficulté de maintenir la chaîne de froid	0,0%	25,0%	25,0%
La difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer nos produits (p. ex.	25,0%	0,0%	25,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.3.8 Intérêts à participer à des initiatives de collaboration pour le transport

La revue documentaire sur la logistique et le transport a démontré qu'il existe divers types d'initiatives pour optimiser le transport. Ces initiatives sont souvent associées à des pratiques de collaboration entre entreprises. Dans l'enquête, les répondants étaient invités à indiquer s'ils étaient intéressés, peut-être intéressés ou encore non intéressés par les divers types d'initiatives de collaboration que nous avons suggérés. Les membres du comité bioalimentaire avaient

souligné l'importance d'ajouter « peut-être intéressé » dans les choix de réponse afin de mieux refléter la réalité. En effet, l'intérêt pour une initiative est souvent accompagné de conditions afin que l'entreprise y adhère pleinement. Les choix de réponse tiennent donc compte de cette nuance.

Parmi les répondants, 26,4 % ont indiqué qu'ils n'étaient pas intéressés aux différentes initiatives proposées. Certains de ces entrepreneurs expliquent que la logistique du transport est déjà optimisée dans l'entreprise :

« Nous avons un partenariat avec une autre ferme qui fait une partie de nos livraisons et les autres je les fais dans mon trajet du retour » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

« Notre système actuel est très efficace » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

« Pour le moment, nous avons un bon système en place pour nos livraisons ; nous dépensons moins de 100 \$ par semaine » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

« Nous avons optimisé nos journées de livraison d'une façon que c'est difficile d'imaginer un gain d'efficacité pour participer aux initiatives collectives » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

De plus, certaines entreprises ont déjà des distributeurs ou ont fait des acquisitions importantes pour les activités de transport.

Des entrepreneurs expliquent également que les initiatives collectives ne sont pas pertinentes, car leur marché est situé à proximité et nécessite peu de temps de transport : « nous visons la livraison locale et la vente sur place en majorité » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

De petites entreprises qui livrent à intervalles irréguliers estiment également qu'il serait difficile d'adhérer à ce type d'initiative.

Il y a tout de même 73,6 % des entrepreneurs qui ont manifesté de l'intérêt pour l'une ou l'autre des initiatives suggérées. Celle qui est la plus populaire, avec plus d'un tiers (35,2 %) des répondants qui ont indiqué être intéressés, est un service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés. S'y ajoute 29,6 % des répondants qui indiquent qu'ils seraient peut-être intéressés par ce type d'initiative pour un total de 64,8 %. Il s'agit donc d'une initiative qui combine le transport, mais également les enjeux de commercialisation pour développer de nouveaux marchés. « Le développement de la chaîne de transport, explique un entrepreneur, doit se faire de concert avec les efforts de commercialisation. C'est-à-dire développement de nouveau marché hors Outaouais »

(Entrepreneur, enquête mars 2023). Un autre indique qu'il aurait un intérêt pour ce type d'initiative si le service offert était en mesure d'élargir le territoire desservi. Bien que l'enquête porte sur l'entreposage et le transport, les enjeux de commercialisation reviennent en effet à quelques reprises dans les commentaires des entrepreneurs.

Dans quelle mesure seriez-vous intéressé à profiter des initiatives suivantes si elles étaient disponibles près de chez vous?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

La mise en place d'une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments intéresse 29,6 % des entreprises alors que 27,8 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 57,4 %).

La mise en place d'un service de livraison collectif structuré et périodique avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe intéresse 24,1 % des entrepreneurs alors que 35,2 % sont moins confiants et seraient peut-être intéressés par ce type d'initiative.

Par ailleurs, 24,1 % des entrepreneurs seraient intéressés par un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport et 38,9 % seraient peut-être intéressés.

Le service de location de véhicules et de camions réfrigérés rejoint l'intérêt de 22,2 % des entrepreneurs et 37 % sont indécis. La mise en place d'un système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformatateurs qui livrent tour à tour intéresse 20,4 % des entrepreneurs alors que 35,2 % seraient peut-être intéressés.

C'est la possibilité de transporter d'autres produits lorsque le véhicule n'est pas rempli au maximum de sa capacité qui suscite le moins d'intérêt. Seulement 16,7 % ont indiqué qu'ils seraient intéressés à transporter d'autres marchandises alors que 25,9 % seraient peut-être intéressés.

Comparaison par territoire

MRC de la Vallée-de-la-Gatineau

Plusieurs initiatives proposées intéressent grandement les entrepreneurs de la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau. En effet, les entrepreneurs sont nombreux à indiquer qu'ils sont très intéressés (63,6 %) par un service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés.

Intérêt à profiter des initiatives suivantes: MRC Vallée-de-la-Gatineau

	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total très ou peut-être intéressé
Service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés	63,6%	9,1%	72,7%
Plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments	50,0%	16,7%	66,7%
Système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs / transformatateurs (3 à 5) qui livrent tour à tour	45,5%	18,2%	63,6%
Transporter d'autres produits (aliments ou autres) lorsque le camion n'est pas rempli à pleine capacité	36,4%	18,2%	54,5%
Service de location de véhicules et camions réfrigérés	27,3%	45,5%	72,7%
Service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe	27,3%	36,4%	63,6%
Service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport	18,2%	45,5%	63,6%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

La moitié serait également très intéressée par une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport pour la livraison des aliments.

Près de la moitié (45,5 %) ont manifesté de l'intérêt pour la mise en place d'un système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour et plus d'un tiers (36,4 %) seraient intéressés à transporter d'autres produits lorsque leur véhicule n'est pas rempli au maximum de sa capacité.

Enfin, les autres initiatives suscitent moins d'intérêts. Il y a tout de même une proportion importante des entrepreneurs qui seraient peut-être intéressés.

MRC de Papineau

Les initiatives qui intéressent les entrepreneurs de la MRC de Papineau sont différentes de la moyenne régionale. Ainsi, le service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe est l'initiative qui retient le plus d'intérêts des entreprises papinoises : 31,3 % sont très intéressés et 12,5 % sont peut-être

Intérêt à profiter des initiatives suivantes : MRC de Papineau

	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total très ou peut-être intéressé
Service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe	31,3%	12,5%	43,8%
Service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport	25,0%	37,5%	62,5%
Service de location de véhicules et camions réfrigérés	18,8%	37,5%	56,3%
Plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments	13,3%	40,0%	53,3%
Transporter d'autres produits (aliments ou autres) lorsque le camion n'est pas rempli à pleine capacité	12,5%	31,3%	43,8%
Système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs / transformateurs (3 à 5) qui livrent tour à tour	12,5%	25,0%	37,5%
Service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés	12,5%	37,5%	50,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

intéressés. Rappelons que l'enjeu de main-d'œuvre pour réaliser ces activités était également important dans cette MRC.

La mise en place d'un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport intéresse 25 % des entreprises et 37,5 % seraient peut-être intéressées.

Quant aux autres initiatives, le nombre d'entrepreneurs qui ont indiqué qu'ils étaient très intéressés est moins important. Néanmoins, entre 25 % et 40 % des entrepreneurs indiquent qu'ils seraient peut-être intéressés.

MRC de Pontiac

Il y a très peu d'entrepreneurs pontois qui ont indiqué qu'ils étaient très intéressés aux initiatives de transport proposées. Néanmoins, une forte proportion a indiqué qu'ils seraient peut-être intéressés.

Intérêt à profiter des initiatives suivantes : MRC Pontiac

	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total très ou peut-être intéressé
Service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés	12,5%	62,5%	75,0%
Service de location de véhicules et camions réfrigérés	12,5%	25,0%	37,5%
Système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs / transformateurs (3 à 5) qui livrent tour à tour	0,0%	62,5%	62,5%
Service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe	0,0%	50,0%	50,0%
Transporter d'autres produits (aliments ou autres) lorsque le camion n'est pas rempli à pleine capacité	0,0%	37,5%	37,5%
Plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments	0,0%	37,5%	37,5%
Service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport	0,0%	37,5%	37,5%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

En prenant en compte les entrepreneurs qui ont indiqué être très intéressés ou peut-être intéressés, les trois initiatives suivantes se démarquent : un service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés (un total de 75 % des entreprises); un service de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour (un total de 62,5 % des entreprises); un service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe (un total de 50 % des entreprises).

MRC des Collines-de-l'Outaouais

À l'image de la moyenne régionale, plus de la moitié les entrepreneurs des Collines-de-l'Outaouais (53,3 %) sont très intéressés par un service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés.

Plusieurs initiatives suscitent un intérêt similaire, c'est-à-dire qu'un tiers des entreprises ont indiqué être très intéressés et qu'une proportion importante serait peut-être intéressée (entre 26,7 % et 46,7 %). Ces initiatives sont les suivantes : service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport; le service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe; un service de location de véhicules et camions réfrigérés; une plateforme

Intérêt à profiter des initiatives suivantes : MRC des Collines-de-l'Outaouais

	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total très ou peut-être intéressé
Service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés	53,3%	13,3%	66,7%
Service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport	33,3%	40,0%	73,3%
Service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe	33,3%	40,0%	73,3%
Service de location de véhicules et camions réfrigérés	33,3%	33,3%	66,7%
Plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments	33,3%	26,7%	60,0%
Système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs / transformateurs (3 à 5) qui livrent tour à tour	26,7%	46,7%	73,3%
Transporter d'autres produits (aliments ou autres) lorsque le camion n'est pas rempli à pleine capacité	13,3%	20,0%	33,3%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport pour la livraison des aliments. Le système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour est également une initiative qui intéresserait peut-être un nombre élevé d'entrepreneurs.

Ville de Gatineau

Les trois-quarts des entrepreneurs de la Ville de Gatineau qui ont répondu à notre enquête seraient très intéressés par une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments et la moitié démontre un intérêt élevé pour le service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin de transport.

Pour les autres initiatives, il y a une proportion élevée d'entrepreneurs qui seraient peut-être intéressés par : le service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe; le service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés; et le service de location de véhicules et camions réfrigérés.

Intérêt à profiter des initiatives suivantes : Ville de Gatineau

	Très intéressé	Peut-être intéressé	Total très ou peut-être intéressé
Plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments	75,0%	0,0%	75,0%
Service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport	50,0%	25,0%	75,0%
Service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés	25,0%	50,0%	75,0%
Transporter d'autres produits (aliments ou autres) lorsque le camion n'est pas rempli à pleine capacité	25,0%	25,0%	50,0%
Service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe	0,0%	75,0%	75,0%
Service de location de véhicules et camions réfrigérés	0,0%	50,0%	50,0%
Système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs / transformateurs (3 à 5) qui livrent tour à tour	0,0%	25,0%	25,0%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.3.9 Autres solutions proposées pour optimiser et améliorer les pratiques de transport

D'autres solutions que celles suggérées dans l'enquête ont été identifiées par les entrepreneurs pour optimiser et améliorer les pratiques de transport.

Des entrepreneurs ont indiqué qu'ils seraient intéressés à participer à des rencontres ou à des séances de co-développement entre les producteurs afin de maximiser les activités de transport pour leur entreprise ou encore pour trouver des initiatives qui collent à de petits groupes d'entreprises localisées sur un territoire spécifique.

Certains entrepreneurs ont mentionné la difficulté de trouver de l'information pour organiser le transport. Cela suggère qu'un outil tel qu'un aide-mémoire qui recense les tâches et éléments à ne pas oublier pour maximiser le transport ainsi qu'une liste des ressources disponibles pourrait rejoindre les besoins de certaines entreprises, notamment celles en démarrage.

Des entrepreneurs ont également identifié des solutions associées à un marché spécifique ou en lien avec une autre initiative comme : s'associer ou encore partager le même camion pour participer à un marché public ou à un autre type de marché; ou embaucher un chauffeur pour faire toutes les livraisons en lien avec un entrepôt commun.

La possibilité d'offrir des livraisons à domicile est également une avenue intéressante pour certaines entreprises. Un entrepreneur donne pour exemple un service de distribution comme DoorDash, mais pour les produits locaux.

Enfin, des entrepreneurs souhaiteraient avoir accès à des subventions pour l'acquisition des infrastructures nécessaires pour le transport des produits ou encore pour payer une partie des frais de livraison.

2.3.10 Freins et réticences des entrepreneurs pour participer aux initiatives d'optimisation du transport

À la question précédente, il y avait une proportion importante d'entrepreneurs qui étaient indécis quant à leur participation à des initiatives pour optimiser le transport. Pour mieux comprendre les facteurs qui les font hésiter, l'une des questions de l'enquête visait à identifier les freins qui les empêcheraient de participer aux initiatives collectives. Nous avons regroupé les freins qui sont mentionnés par les entrepreneurs dans six principales catégories. Celles-ci sont similaires à ce que l'on retrouve dans la littérature (Blanquart et al, 2015; Plateau, Holzemer, Nyssens et Maréchal, 2016).

Complexité de la coordination, de la gestion et de l'utilisation et surcharge de travail

L'une des principales craintes est liée à la complexité de la démarche, à sa gestion et à son utilisation. Un entrepreneur explique que ce doit être facile pour la cueillette des produits à la ferme, pour réserver des plages horaires chaque semaine, pour contacter le chauffeur au besoin, pour récupérer/rapporter le camion chaque semaine, etc. La facilité d'utilisation permettra de gagner en efficacité et de maximiser du temps. Il faut avoir en tête que l'augmentation de l'efficacité de l'entreprise est un objectif au cœur de la mise en place de ces initiatives. « Il est primordial que cela soit bien structuré et que cela ne donne pas de l'ouvrage supplémentaire aux producteurs. Si c'est le cas, nous allons perdre des joueurs » (Entrepreneur, enquête mars 2023). Dans la même veine, un entrepreneur indique que l'ajout de paperasse à la démarche serait également un frein.

Par ailleurs, le facteur temps est sans doute l'une des raisons pour lesquelles la possibilité de transporter d'autres produits lorsque le véhicule n'est pas rempli au maximum de sa capacité est l'initiative qui suscite le moins d'intérêt auprès des entrepreneurs. Certains entrepreneurs expliquent d'ailleurs que, dans le passé, ils ont tenté de mettre en place des initiatives de collaboration avec d'autres entreprises pour maximiser le transport. Ils ont finalement renoncé à cause de la complexité de la démarche. L'organisation exige en effet beaucoup de temps : « Le fait d'aller chercher la marchandise des autres producteurs/transformateurs pour être livrée tour à tour, cela est complexe » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

Les coûts d'adhésion et d'utilisation élevés

Des entrepreneurs craignent que les coûts pour adhérer à ces initiatives soient trop onéreux. Actuellement, l'un des entrepreneurs évalue ses coûts de transport entre 5 000 \$ et 7 000 \$ par année ; une autre estime que « les coûts de livraison à domicile sont actuellement de l'ordre de 10 dollars par maison » (Entrepreneur, enquête mars 2023). Les coûts d'adhésion et d'utilisation des divers services ne doivent donc pas dépasser les coûts de transport actuellement défrayés par les entreprises.

Le manque de confiance au système : fiabilité et respect des contraintes de transport

Des entrepreneurs sont méfiants quant à la fiabilité et la disponibilité du service. Des entrepreneurs mentionnent par exemple l'importance de ne pas avoir d'interruption de service et d'avoir un "back-up" en place si le camion/chauffeur est absent. Le service doit répondre aux demandes même en période estivale où les besoins sont plus importants.

Certains entrepreneurs expriment également des inquiétudes par rapport à la préservation de la qualité de leurs produits pendant le transport et au respect des conditions de livraison. « La viande nécessite une chaîne de froid parfaite », explique l'un d'eux (Entrepreneur, enquête mars 2023). Un autre explique qu'il y a diverses normes à respecter : celles du MAPAQ, celles biologiques et celles sur la traçabilité. Certains produits exigent des livraisons qui sont très

spécialisées avec des conditions spécifiques (coordination pour réception et livraison complexe) et des livraisons à des moments précis.

Un entrepreneur explique également que les collaborations sont parfois difficiles entre les entreprises alors qu'un autre indique que dans le passé, il y a eu plusieurs difficultés pour mettre en branle des projets porteurs dans la région. Il y a donc un lien de confiance à recréer avec certaines entreprises et entre les entreprises afin qu'elles participent à ce type de projet.

La difficulté de prendre en considération les différences organisationnelles et la singularité de certaines entreprises

Les différences sont nombreuses entre les entreprises. Elles n'ont pas les mêmes types de produits, les exigences sont différentes, les canaux de distribution ne sont pas les mêmes, les horaires de livraison sont différents d'une ferme à l'autre sans compter l'éloignement des différentes entreprises. Les entrepreneurs craignent que l'initiative proposée ne puisse pas tenir compte de ces différences.

Une perte d'autonomie et d'opportunités

L'un des freins mentionnés est la perte d'autonomie et d'indépendance : « Je ne veux pas être dépendante des autres » (Entrepreneur, enquête mars 2023). Il y a une crainte également de « devoir s'adapter au calendrier de quelqu'un d'autre pour les récoltes ». Ou encore de perdre des opportunités : « J'aime mieux le faire moi-même et avoir l'opportunité de rencontrer les clients. Le contact direct » (Entrepreneur, enquête mars 2023). Ces entrepreneurs souhaitent gérer leur activité en toute indépendance.

Des exigences légales difficiles à respecter

L'utilisation collective du camion est difficile, car il y a plusieurs exigences du côté légal. Soulignons que des entrepreneurs ont tenté, dans le passé, de partager avec d'autres entreprises le camion qu'il avait loué pour la distribution. Ils se sont heurtés à plusieurs problématiques avec les assurances.

2.4 Le transport pour l'approvisionnement

Pour réaliser la production, la fabrication et la commercialisation des produits alimentaires, les entreprises s'approvisionnement avec divers intrants tels que des ingrédients, des contenants, des semences, etc. Cet approvisionnement exige également des activités de transport. Comme elles sont habituellement différentes de celles liées à la distribution, nous les avons traités séparément dans l'enquête. Cette partie vise à mieux comprendre comment les intrants sont acheminés aux entreprises et à sonder l'intérêt des entrepreneurs pour des initiatives de collaborations associées à leur transport.

2.4.1 Le transport des intrants

Les entreprises se procurent leurs intrants de différentes manières. Une proportion de 78,8 % des entrepreneurs indique que certains intrants sont livrés à domicile par un fournisseur ou un transporteur. Selon la nature de l'intrant et le volume, les coûts peuvent varier d'une entreprise à l'autre. Un entrepreneur indique que « le transport aller et retour est extrêmement dispendieux, surtout si on doit faire affaire avec un camion » alors qu'un autre estime que « les coûts de livraison des fournisseurs sont en général compétitifs » (Entrepreneurs, enquête mars 2023).

Un entrepreneur explique que lorsque la marchandise est livrée par camion, l'utilisation d'un tracteur ou d'une fourche à palette facilite grandement le déchargement des marchandises. Sinon l'opération risque de prendre beaucoup de temps et d'énergie.

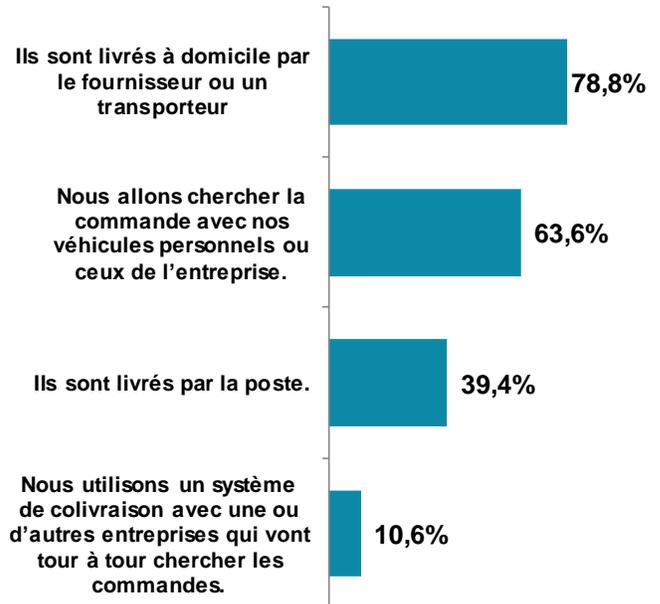
Plusieurs (63,6 %) vont également chercher les commandes avec leurs véhicules personnels ou celui de l'entreprise. Des déplacements s'ajoutent donc à ceux liés aux livraisons de produits présentés dans la partie précédente.

Une proportion de 39,4 % des entreprises a également des intrants qui arrivent par la poste.

Seulement 10,6 % des entreprises collaborent avec d'autres entreprises pour aller chercher les commandes.

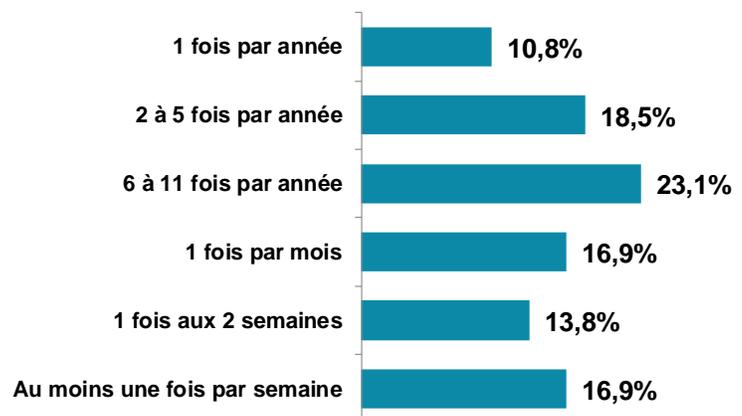
Il y a près de la moitié des entreprises (47,6 %) qui se procurent des intrants au moins une

Comment vous procurez-vous vos intrants (p. ex., ingrédients, contenants, semences, etc.)?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

À quelle fréquence achetez-vous vos intrants?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

fois par mois alors que 52,4 % commandent des intrants entre 1 et 11 fois par année.

Dans la section du questionnaire qui s'attardait aux enjeux de transport, certains entrepreneurs ont identifié des problématiques liées à l'approvisionnement. Certains ingrédients utilisés dans la fabrication des produits exigent des conditions particulières. C'est le cas, par exemple, des entreprises qui utilisent du lait ou de la viande. Or, cet approvisionnement exige le maintien de la chaîne du froid, ce qui est complexe et onéreux.

Deux répondants indiquent également qu'il y a certains défis pour se procurer des intrants biologiques, car les fournisseurs sont éloignés. Favoriser un meilleur accès à des fournisseurs en Ontario (transporteur avec permis pour traverser la frontière), explique l'un d'eux, comblerait en partie cette lacune.

Comparaison par territoire

Dans tous les territoires, la proportion des intrants qui sont livrés à domicile par le fournisseur ou le transporteur est importante et varie entre 68,8 % dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais et 93,8 % dans la MRC de Papineau. La proportion des entreprises qui vont chercher les commandes est plus élevée dans la Vallée-de-la-Gatineau et dans le Pontiac. Un entrepreneur explique que les conditions pour qu'un fournisseur livre dans la Vallée-de-la-Gatineau sont parfois très exigeantes, car il s'agit d'un territoire éloigné selon certains fournisseurs. Le système de colivraison avec d'autres entreprises est davantage implanté dans la MRC Papineau avec une proportion qui demeure tout de même faible.

Obtention des intrants : comparaison par territoire

Obtention des intrants	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Ils sont livrés à domicile par le fournisseur ou un transporteur	75,0%	93,8%	77,8%	68,8%	77,8%	78,8%
Nous allons chercher la commande avec nos véhicules personnels ou ceux de l'entreprise.	87,5%	56,3%	77,8%	56,3%	33,3%	63,6%
Ils sont livrés par la poste.	43,8%	43,8%	22,2%	37,5%	44,4%	39,4%
Nous utilisons un système de colivraison avec une ou d'autres entreprises qui vont tour à tour chercher les commandes.	12,5%	18,8%	0,0%	6,3%	11,1%	10,6%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

La proportion d'entreprises qui se procurent des intrants au moins tous les mois varie entre 31,3 % pour les Collines-de-l'Outaouais et 75 % pour Gatineau.

Fréquence d'achat des intrants : comparaison par territoire

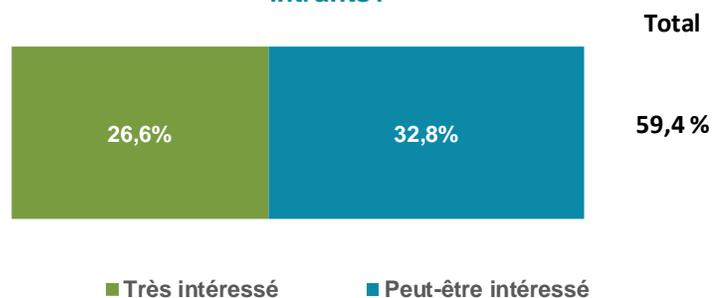
Fréquence d'achat des intrants	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Au moins une fois par semaine	12,5%	12,5%	22,2%	6,3%	50,0%	16,9%
1 fois aux 2 semaines	6,3%	31,3%	0,0%	12,5%	12,5%	13,8%
1 fois par mois	25,0%	12,5%	22,2%	12,5%	12,5%	16,9%
6 à 11 fois par année	31,3%	31,3%	11,1%	18,8%	12,5%	23,1%
2 à 5 fois par année	18,8%	6,3%	33,3%	31,3%	0,0%	18,5%
1 fois par année	6,3%	6,3%	11,1%	18,8%	12,5%	10,8%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

2.4.2 Intérêts à collaborer avec d'autres entreprises pour le transport des intrants

Une entreprise sur quatre (26,6 %) serait intéressée à collaborer avec d'autres entreprises pour le transport des intrants et 32,8 % seraient peut-être intéressés. Il y a donc un potentiel de 59,4 % qui pourraient être intéressés par ce type de démarche. Les facteurs de succès pour la mise en place de ce type d'initiatives seraient sans doute similaires à ceux présentés dans la partie 2.3.10.

Dans quelle mesure seriez-vous intéressé à collaborer avec d'autres entreprises pour le transport de vos intrants?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Deux entrepreneurs expliquent qu'ils ont tenté, il y a quelques années, de coordonner le transport pour l'approvisionnement avec d'autres entreprises. L'expérience n'a pas été concluante et s'est avérée complexe notamment avec le fournisseur.

Des entrepreneurs indiquent également qu'ils seraient davantage intéressés par des initiatives d'achats de groupe pour diminuer le prix des intrants. « Je serais plus intéressé à mettre en place un moyen d'acheter des ingrédients, etc., en gros en groupe pour peut-être bénéficier de remises plus importantes. Des arrangements de transport partagé peuvent ensuite être conclus pour être distribués à chaque entreprise » (Entrepreneur, enquête mars 2023).

Comparaison par territoire

Les entreprises qui se sont montrées très intéressées à participer à ce type d'initiatives sont plus nombreuses dans la Vallée-de-la-Gatineau et dans les Collines-de-l'Outaouais (respectivement 31,3 %). Une proportion importante des entreprises de ces territoires indique également qu'elles seraient peut-être intéressées par ce type d'initiative. Dans la MRC de Papineau, il y a une proportion élevée d'entreprises qui seraient peut-être intéressées par ce type d'initiative alors qu'il y a moins d'intérêts dans le Pontiac.

Intérêt à collaborer avec d'autres entreprises pour le transport des intrants.

Intérêt à collaborer	Vallée-de-la-Gatineau	Papineau	Pontiac	Collines-de-l'Outaouais	Gatineau	Outaouais
Très intéressé	31,3%	25,0%	12,5%	31,3%	25,0%	26,6%
Peut-être intéressé	31,3%	43,8%	12,5%	37,5%	25,0%	32,8%
Pas ou peu intéressé	37,5%	31,3%	75,0%	31,3%	50,0%	40,6%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Faits saillants sur les activités de transport des entreprises agricoles et des entreprises de transformation alimentaire

Types et moyens de transport

- La majorité des entreprises transportent leurs produits aux points de vente en utilisant soit les véhicules de l'entreprise ou les véhicules personnels des propriétaires.
- Il y a peu d'entreprises (10,1 %) qui font affaire avec un distributeur offrant des services de livraison. Il y a moins de dix distributeurs dans la région incluant les entreprises dans les régions voisines qui font affaire en Outaouais.
- Peu d'entreprises (7,2 %) collaborent avec d'autres entreprises pour organiser le transport.
- 76,4 % des entreprises utilisent de petits véhicules pour transporter les produits comme des véhicules de promenade, des pick-up ou fourgonnette, avec ou sans remorque. Une proportion de 21,8 % a recourt à un camion de 5 tonnes ou moins et 10,9 % à un camion de plus de 5 tonnes.
- Plus des trois quarts des entreprises (80 %) utilisent un véhicule qui n'a pas d'espace de réfrigération ou de congélation. Seulement 20 % utilisent un véhicule avec un espace de réfrigération et 1,8 % avec un espace de congélation.
- Lorsque les véhicules quittent pour distribuer leurs produits, il reste en moyenne 38,4 % d'espace vacant. Lorsqu'ils reviennent, il y a en moyenne 80,5 % d'espace inutilisé.

Les déplacements pour livrer les produits

- Près de la moitié des entreprises (49,2 %) font des livraisons à domicile pour leurs clients, dont la moitié qui font 5 livraisons et plus par mois. En additionnant l'ensemble des livraisons réalisées par les entreprises qui ont participé à l'enquête, cela totalise 312 livraisons par mois à domicile chez leurs clients. Il s'agit d'un phénomène qui a pris de l'ampleur au cours des dernières années, notamment pendant la pandémie.
- Les entreprises ont en moyenne 3,8 types de points de vente (vente sur place, par Internet, marchés publics, supermarchés, etc.).
- L'enquête a permis d'identifier 90 déplacements réguliers effectués par semaine par les entreprises de l'enquête pour distribuer leurs produits aux différents points de vente. Lorsque cette donnée est projetée sur l'ensemble des entreprises, cela signifie que les entreprises agricoles et les transformateurs de l'Outaouais font environ 400 déplacements réguliers chaque semaine pour distribuer leurs produits.
- La majorité des entreprises (58,4 %) font deux trajets et plus par semaine pour livrer leurs produits, dont 16,7 % qui font de 4 à 7 déplacements. Un quart des entreprises (25 %) font un déplacement par semaine et 16,9 % entre 1 et 2 déplacements par mois.

- La majorité des trajets (62,3 %) sont réalisés à longueur d'année et 32,1 % sont réalisés entre mars et novembre.
- Gatineau est le point de convergence d'une grande partie des véhicules qui arrivent des MRC. Leurs trajets se croisent à l'entrée des différents secteurs de la Ville de Gatineau. Les trajets majeurs sont situés entre Aylmer et Papineauville (entre 23 et 54,25 déplacements par semaine).
- Les trajets entre Masson-Angers et Buckingham; Papineauville et Montebello; et Hull et Ottawa sont également importants (entre 15 et 20 livraisons par semaine).
- Les trajets des entreprises de Gatineau se concentrent en grande majorité dans les différents secteurs de la ville.
- Des entreprises de la MRC de Pontiac, des Collines-de-l'Outaouais, de la Vallée-de-la-Gatineau, de Papineau et de Gatineau se rendent à Ottawa.
- Ce sont davantage les entreprises de la MRC de Papineau qui se rendent à Montréal et dans les Laurentides.
- Il y a peu de lien entre les MRC. Les liens les plus importants sont les entreprises de la Vallée-de-la-Gatineau qui ont des points de vente dans les Collines-de-l'Outaouais. Il y a des liens entre les Collines-de-l'Outaouais et Papineau de part et d'autre et entre la MRC de Pontiac et les Collines-de-l'Outaouais.

Les principaux points de vente

- Près des trois-quarts des entreprises vendent leurs produits sur place. C'est donc le consommateur qui se déplace. Toutefois, seulement 9,5 % vendent uniquement sur place. Les autres combinent d'autres types de points de vente.
- Plusieurs entreprises (44,4 %) vendent leurs produits en ligne sur la boutique de l'entreprise. Ce type de vente, qui connaît un développement important au cours des dernières années, continuera de prendre de l'ampleur en Outaouais. Ces ventes en ligne exigent un transport différent pour acheminer les produits aux consommateurs (poste, services de livraison spécifique, livraisons directes par l'entreprise ou lieux de ramassage, etc.). Cela implique parfois une logistique complexe pour certains produits.

Les enjeux

- Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaires est l'enjeu qui est le plus évoqué par les entreprises à court terme (32,1 %). En ajoutant celles qui ont indiqué qu'il s'agissait d'une priorité à moyen terme, l'enjeu rejoint 58,5 % des entreprises. Certains entrepreneurs estiment que ces coûts élevés sont un frein à l'essor de leur entreprise.

- La difficulté de trouver de la main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits est un enjeu à court terme pour 19,6 % et à moyen terme pour 23,5 % des entreprises (total : 43,1 %).
- Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport n'est pas un enjeu à court terme (15,1 %). Il a toutefois été identifié par 35,8 % des entrepreneurs comme un enjeu à moyen terme (pour un total de 50,9 %), ce qui témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport dans le futur.
- Le manque de camions réfrigérés et la difficulté de maintenir la chaîne de froid est un enjeu à court et moyen terme pour 46,1 % des entreprises (17,3 % à court terme et 28,8 % à moyen terme).
- Parmi les autres enjeux mentionnés par les répondants, les difficultés d'accès à des camions adaptés ou à un distributeur sont les plus évoquées. La taille de l'entreprise et les ressources financières dont elles disposent sont parfois insuffisantes pour faire affaire avec une compagnie de transport ou encore faire l'achat d'un camion en bonne condition.

L'intérêt pour participer à des initiatives pour optimiser le transport

- 26,4 % des entrepreneurs ont indiqué qu'ils n'étaient pas intéressés aux initiatives proposées principalement parce que le transport est déjà optimisé au sein de leur entreprise.
- 73,6 % des entrepreneurs ont donc manifesté de l'intérêt pour l'une ou l'autre des initiatives suggérées. Celle qui est la plus populaire, avec plus d'un tiers (35,2 %) des répondants qui ont indiqué être intéressés et 29,6 % qui seraient peut-être intéressés (pour un total de 64,8 %), est un service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés.
- La participation à une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments intéresse 29,6 % des entreprises alors que 27,8 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 57,4 %).
- L'adhésion à un service de livraison collectif structuré et périodique avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe intéresse 24,1 % des entrepreneurs alors que 35,2 % sont moins confiants et seraient peut-être intéressés par ce type d'initiative (pour un total de 59,3 %).
- Par ailleurs, 24,1 % des entrepreneurs seraient intéressés par un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport et 38,9 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 63 %).
- Le service de location de véhicules et de camions réfrigérés rejoint 22,2 % des entrepreneurs et 37 % sont indécis (pour un total de 59,2 %).

- La mise en place d'un système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour intéresse 20,4 % des entrepreneurs alors que 35,2 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 55,6 %).
- C'est la possibilité de transporter d'autres produits lorsque le véhicule n'est pas rempli au maximum de sa capacité qui suscite le moins d'intérêt. Seulement 16,7 % ont indiqué qu'ils seraient intéressés à transporter d'autres marchandises alors que 25,9 % seraient peut-être intéressés (pour un total de 42,6 %).

Les freins mentionnés par les entrepreneurs pour participer à des initiatives qui optimisent les activités de transport sont les suivants :

- Complexité de la coordination, de la gestion et de l'utilisation et surcharge de travail
- Les coûts d'adhésion et d'utilisation élevés
- Le manque de confiance au système : fiabilité et respects des contraintes de transport
- La difficulté de prendre en considération les différences organisationnelles et la singularité de certaines entreprises
- Une perte d'autonomie et d'opportunités
- Des exigences légales difficiles à respecter

Le transport pour l'approvisionnement

- 78,8 % des intrants (par exemple, les ingrédients, les contenants, les semences, etc.) sont livrés à domicile par le fournisseur ou un transporteur.
- Plusieurs entreprises (63,6 %) vont également chercher les commandes avec leurs véhicules personnels ou celui de l'entreprise. Des déplacements s'ajoutent donc à ceux liés aux livraisons de produits.
- 39,4 % des intrants arrivent également par la poste.
- Seulement 10,6 % des entreprises collaborent avec d'autres entreprises pour aller chercher les commandes.
- Près de la moitié des entreprises (47,6 %) se procurent des intrants au moins une fois par mois alors que 52,4 % commandent des intrants entre 1 et 11 fois par année.
- Certains ingrédients utilisés dans les produits exigent des conditions particulières. C'est le cas, par exemple, des entreprises qui utilisent du lait ou de la viande.

Section 3 : Portrait des activités de transport et d'entreposage pour les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

Cette section dresse un portrait des activités de transport et d'entreposage pour les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires. Elle est composée de trois principales parties :

- La présentation du taux de réponse et du profil des OBNL qui ont participé à l'enquête.
- Les pratiques et infrastructures d'entreposage des OBNL et les enjeux dans ce domaine.
- Les pratiques et infrastructures associées au transport des denrées et ses enjeux. Nous nous intéresserons à la fois aux activités liées à l'approvisionnement en denrées et à leur distribution.

3.1 Taux de réponse et profil des organismes à but non lucratif (OBNL) qui ont participé à l'enquête

Dans cette partie, nous présentons les taux de réponse ainsi que le profil des OBNL qui ont participé à l'enquête.

3.1.1 Taux de participation des OBNL et principaux territoires desservis

Le questionnaire destiné aux OBNL dans les circuits alimentaires en Outaouais a été envoyé par courriel à 61 organismes. Voir la section 2 sur la démarche méthodologique pour en savoir plus sur l'identification de ces organismes et l'envoi du questionnaire en ligne.

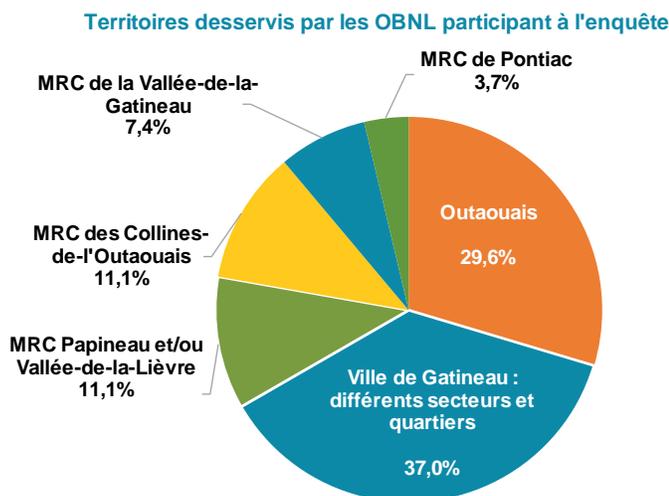
De ce nombre, nous avons reçu 27 questionnaires, pour un taux de réponse de 44,3 %. Néanmoins, comme le questionnaire était long, 22 organismes ont rempli le questionnaire jusqu'à la fin. Le taux de réponse pour les dernières questions est donc de 36,1 %. Étant donné que le questionnaire était volumineux, que l'enquête a lieu en ligne et que les OBNL sont souvent difficiles à rejoindre, ce taux est satisfaisant. Il nous permet de bien documenter les pratiques et les enjeux d'entreposage et de transport dans les OBNL de l'Outaouais.

Taux de réponse des OBNL en circuit alimentaire

Nombre d'OBNL sondés	Quelques sections de complétées		Complété en entier	
	Nbre	Taux de réponse	Nbre	Taux de réponse
61	27	44,3%	22	36,1%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des entrepreneurs, 2023

Parmi les OBNL qui ont participé à l'enquête, 29,6 % desservent l'ensemble de la région. Plus d'un tiers (37 %) ont pour territoire un secteur ou des secteurs de la Ville de Gatineau ou encore des quartiers défavorisés. Un tiers des OBNL (33,3 %) desservent l'une des quatre MRC ou une partie de ce territoire.



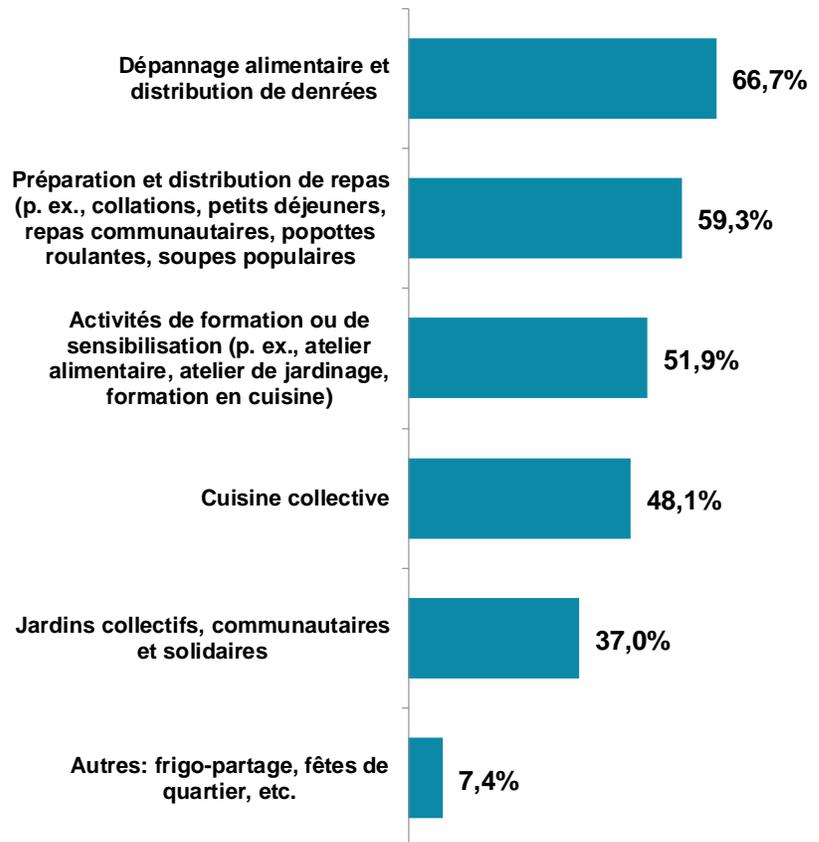
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.1.2 Principales activités en lien avec l'alimentation

Les OBNL de l'enquête réalisent diverses activités en lien avec l'alimentation. Une proportion de 66,7 % fait des activités de dépannage alimentaire et de distribution de denrées et 59,3 % préparent et distribuent des repas (par exemple, des collations, petits déjeuners, repas communautaires, popotes roulantes, soupes populaires, etc.). Plus de la moitié (51,9 %) font des activités de formation ou de sensibilisation associées à l'alimentation (par exemple, des ateliers alimentaires, des ateliers de jardinage, des formations en cuisine) et près de la moitié (48,1 %) ont des cuisines collectives. Plus d'un tiers (37 %) ont des jardins collectifs, communautaires et solidaires.

Parmi les autres activités, des répondants ont mentionné qu'ils avaient des frigos-partage ou encore qu'ils organisaient plusieurs fêtes de quartier durant l'année avec des repas, ce qui exige une grande quantité de denrées (par exemple, 800 portions + 2 500 hotdogs + 7 poches de maïs).

Quelles sont les activités de votre organisme en lien avec l'alimentation. Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

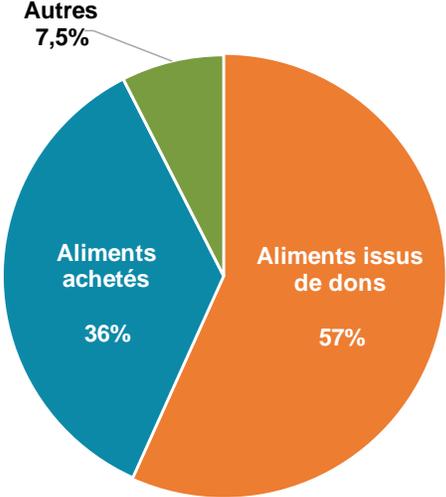
3.1.3 Aliments distribués par les organismes

Les OBNL étaient invités à identifier en kg ou encore en nombre de repas servis, la quantité de nourriture qu'elles distribuent par année. Les réponses varient entre 3 250 et 64 000 repas par année et de 1 200 à 1 500 000 kg de denrées redistribuées par année. « Nos repas, explique

un répondant, comprennent soupe, repas principal soit patates, viandes et légumes et dessert et thé ou café » (Gestionnaire, enquête mars 2023).

En moyenne, 57 % des denrées sont issues de dons et 36 % sont achetées. Une proportion de 7,5 % provienne d'une autre source, par exemple des jardins communautaires. Les denrées issues de dons et ceux achetés sont similaires et variés : riz, lentilles, fèves, viandes, laits, fromages, yogourts, pains, fruits et légumes, céréales, desserts, barres granolas, conserves, œufs, mets préparés, pâtes alimentaires, confiseries, breuvages. Parfois les aliments sont frais, d'autres fois congelés. Plusieurs reçoivent des aliments invendus.

Proportion moyenne des aliments issus de dons et achetés par les OBNL



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Faits saillants sur le taux de réponse et le profil des OBNL de l'enquête

- Le questionnaire destiné aux OBNL dans les circuits alimentaires en Outaouais a été envoyé par courriel à 61 organismes. De ce nombre, nous avons reçu 27 questionnaires, pour un taux de réponse de 44,3 %. Néanmoins, comme le questionnaire était long, 22 participants ont rempli le questionnaire jusqu'à la fin. Le taux de réponse pour les dernières questions est donc de 36,1 %. Étant donné que le questionnaire était volumineux, que l'enquête a lieu en ligne et que les OBNL sont souvent difficiles à rejoindre, ce taux est satisfaisant. Il nous permet de bien documenter les pratiques et les enjeux d'entreposage et de transport dans les OBNL de l'Outaouais.
- Parmi les OBNL qui ont participé à l'enquête, 29,6 % desservent l'ensemble de la région. Plus d'un tiers (37 %) ont pour territoire un secteur ou des secteurs de la Ville de Gatineau ou encore des quartiers défavorisés. Un tiers des OBNL (33,3 %) desservent l'une des quatre MRC ou une partie de ce territoire.
- Les OBNL de l'enquête réalisent diverses activités en lien avec l'alimentation : 66,7 % font des activités de dépannage alimentaire et de distribution de denrées, 59,3 % préparent et distribuent des repas, 51,9 % font des activités de formation ou de sensibilisation associées à l'alimentation, 48,1 % organisent des cuisines collectives et 37 % ont des jardins collectifs, communautaires et solidaires. Parmi les autres activités, des répondants ont mentionné qu'ils avaient des frigos-partage ou encore qu'ils organisaient des fêtes de quartier avec des repas.
- Une partie des répondants préparent et distribuent entre 3 250 repas et 64 000 repas par année et une autre partie distribue entre 1 200 à 1 500 000 kg de denrées par année.
- En moyenne, 57 % des denrées sont issues de dons et 36 % sont achetées. Une proportion de 7,5 % provient d'une autre source, par exemple des jardins communautaires.

3.2 Portrait des activités d'entreposage dans les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

Cette section porte sur les pratiques et infrastructures d'entreposage des OBNL impliqués dans les circuits alimentaires et leurs enjeux dans ce domaine. Une installation d'entreposage est un bâtiment ou une pièce dans un bâtiment à température contrôlée (température ambiante, réfrigéré ou congelé) où sont stockées des marchandises (produits, contenants, emballages, ingrédients, etc.) pour un temps limité.

Nous dressons d'abord un état de la situation des diverses infrastructures et type d'espace d'entreposage dans la région. Les capacités de stockage ainsi que le taux d'occupation de l'espace selon les saisons sont exposées.

Nous présentons ensuite la capacité de stockage souhaitée pour répondre aux besoins des OBNL du milieu.

Nous nous intéressons également aux infrastructures et équipements de manutention et à l'état général des installations.

Nous portons ensuite notre intérêt sur les pratiques de location d'entreposage. Nous sondons l'intérêt des OBNL pour la location d'un espace d'entreposage à l'extérieur de leur site et sur la distance qu'ils seraient prêts à parcourir.

Enfin, nous résumons les autres conditions identifiées par les OBNL pour répondre aux besoins d'entreposage de la région.

En guise de conclusion, nous présentons les faits saillants de cette partie.

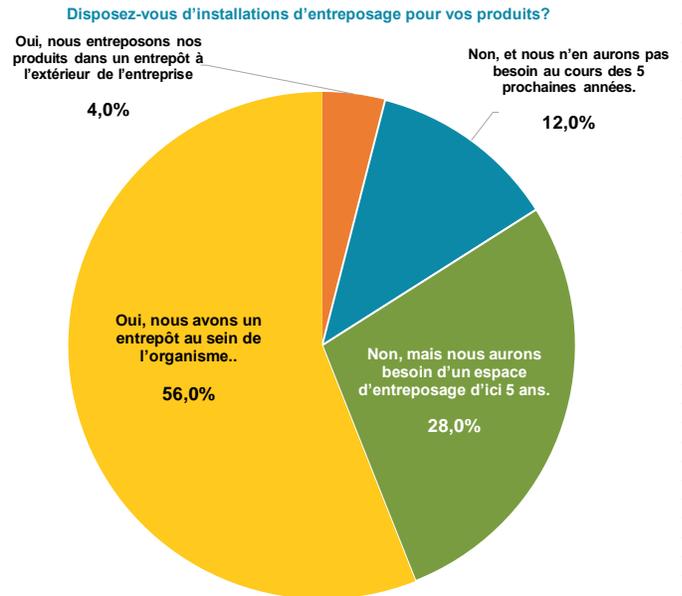
3.2.1 Infrastructures et type d'espace d'entreposage et capacité de stockage

Parmi l'ensemble des OBNL de l'enquête, 56 % possèdent un entrepôt au sein de leur organisme. Parmi les 40 % qui ne disposent pas d'un entrepôt actuellement, 28 % estiment toutefois qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.

Les pratiques de partage d'entreposage sont peu communes puisque, parmi les OBNL répondants, seulement 4 % entreposent ses produits dans un entrepôt qu'elle loue à l'extérieur de l'organisme.

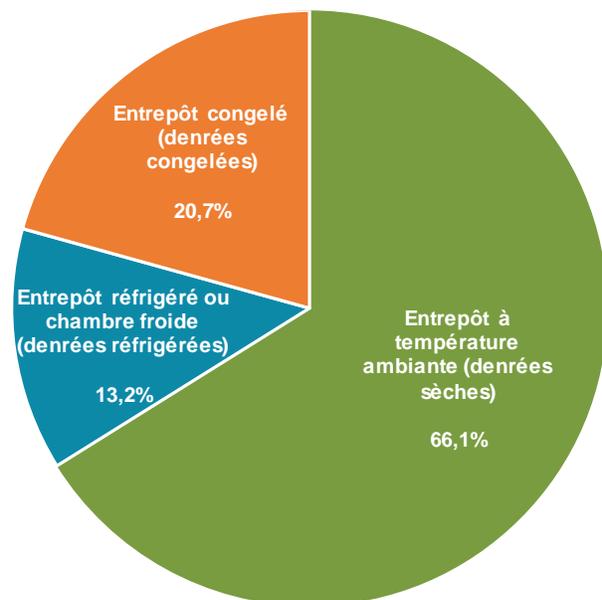
Dans l'enquête, les OBNL étaient invités à indiquer la surface ou le volume de leurs différentes installations d'entreposage (température ambiante, réfrigéré ou congelé). Différentes unités de mesure sont utilisées dans les réponses pour identifier la superficie (pi^2 , m^2 , pi^3 , m^3 , palettes). Pour obtenir un dénominateur commun permettant de regrouper l'ensemble des espaces de stockage, nous avons converti les réponses en pied cube et en mètre cube¹⁹.

Ainsi, la capacité de stockage actuelle des OBNL ayant répondu à l'enquête totalise 19 834 pi^3 (562 m^3). Afin de donner un ordre de grandeur, cette superficie représente l'équivalent de 21 chambres standards²⁰.



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Proportion de l'entreposage souhaité par type d'espace



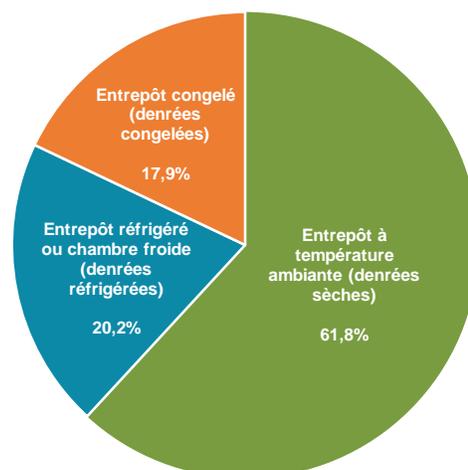
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

¹⁹ Pour ce faire, nous avons multiplié les données fournies en pied carré par une hauteur de 8 pieds (2,4 m), ce qui correspond aux normes de hauteur des entrepôts congelés.

²⁰ La dimension d'une chambre standard de 10 pieds par 12 pieds et de 8 pieds de hauteur est de 960 pi^3 .

Plus de la moitié de cet espace (61,8 %) est à température ambiante alors que les espaces réfrigérés et congelés représentent respectivement 20,2 % et 17,9 % du volume d'entreposage actuel. En moyenne, les OBNL de l'Outaouais ont un entrepôt à température ambiante de 1 115 pi³ (32 m³), un entrepôt réfrigéré de 274 pi³ (8 m³) et un entrepôt congelé de 3 556 pi³ (101 m³). Toutefois, certains OBNL qui possèdent des installations d'entreposage beaucoup plus grandes que d'autres influencent la moyenne à la hausse. La médiane remédie à ce problème en distinguant les OBNL avec les plus petits espaces d'entreposage de ceux qui ont des espaces plus imposants. Ainsi, pour les entrepôts à température ambiante la médiane est de 1 000 pi³ (28 m³), la médiane pour les entrepôts réfrigérés est de 307 pi³ (8,7 m³), alors que la médiane pour les entrepôts congelés est de 155 pi³ (4 m³).

Proportion de l'entreposage actuel par type d'espace



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Indiquez la capacité de stockage actuelle de vos installations d'entreposage et indiquez la capacité dont vous souhaiteriez disposer si cet espace est insuffisant.

Type d'entrepôts	Capacité de stockage actuelle	Capacité de stockage souhaitée	Différence
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	12 267 pi3 / 347 m3	31 211 pi3 / 884 m3	18 944 pi3 / 537 m3
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	4 011 pi3 / 114 m3	7 790 pi3 / 221 m3	3 779 pi3 / 107 m3
Entrepôt congelé (denrées congelées)	3 556 pi3 / 101 m3	9 485 pi3 / 269 m3	5 929 pi3 / 168 m3
Total	19 834 pi3 / 562 m3	48 486 pi3 / 1 373 m3	28 652 pi3 / 811 m3

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.2.2 Proportion de l'espace d'entreposage occupé selon les saisons

Dans l'enquête, les OBNL ont estimé le pourcentage de l'espace d'entreposage qui est occupé en moyenne par saison.

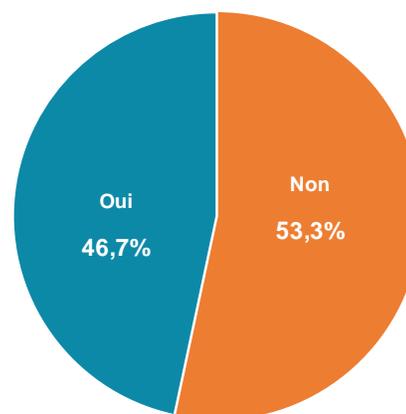
En ce qui concerne les installations d'entreposage à température ambiante, nous constatons qu'ils sont utilisés entre 75 % durant l'été et 87 % durant l'hiver. Le calcul de la médiane

démontre toutefois des taux plus élevés d'occupation. Selon les saisons, entre 31 % et 54 % de ces entrepôts sont remplis au maximum de leur capacité.

En ce qui concerne les entrepôts réfrigérés, 85 % de l'espace est utilisé en moyenne peu importe la saison et la médiane se situe entre 95 % et 100 % selon la saison. Plus de 50 % des OBNL utilisent tout l'espace durant l'année.

Enfin, les OBNL qui disposent d'un espace d'entreposage congelé les utilisent au maximum de leur capacité peu importe la saison et 69 % sont remplis à rebord.

Vous arrive-t-il de refuser des denrées parce que votre espace d'entreposage est insuffisant ou encore inadéquat (par exemple, pour assurer leur conservation)?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Estimez quel pourcentage de votre espace de stockage actuel est occupé en moyenne par saison

Pourcentage de l'espace occupé par saison		Hiver	Printemps	Été	Automne
Entrepôt à température ambiante (denrées sèches)	Moyenne	87%	85%	75%	82%
	Médiane	100%	90%	84%	90%
	Pourcentage d'OBNL utilisant 100% de leur espace	54%	38%	31%	38%
Entrepôt réfrigéré ou chambre froide (denrées réfrigérées)	Moyenne	85%	85%	85%	86%
	Médiane	95%	95%	100%	97%
	Pourcentage d'OBNL utilisant 100% de leur espace	50%	50%	58%	50%
Entrepôt congelé (denrées congelées)	Moyenne	94%	94%	92%	94%
	Médiane	100%	100%	100%	100%
	Pourcentage d'OBNL utilisant 100% de leur espace	69%	69%	69%	69%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

En somme plusieurs entrepôts sont utilisés au maximum de leurs capacités. D'ailleurs, 46,7 % des OBNL refusent des denrées parce que leur espace d'entreposage est insuffisant ou encore inadéquat (par exemple, pour assurer leur conservation). « Nous refusons des dons de légumes par manque de capacité de réfrigération », explique un gestionnaire. Un entrepreneur indique que lorsque l'espace d'entreposage est plein, ils font des livraisons chez les familles pour éviter le gaspillage (Enquête auprès des OBNL, 2023).

3.2.3 Capacité de stockage souhaitée

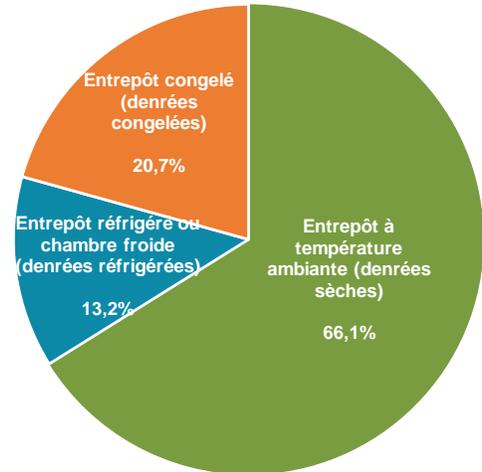
Les OBNL qui estiment que leur espace d'entreposage est insuffisant étaient invités à identifier la capacité de stockage qu'ils souhaiteraient disposer pour combler leurs besoins.

C'est l'entreposage congelé qui est le plus problématique puisque 63 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un tel espace dans les prochaines années. Mais les besoins pour les autres types d'entreposage sont également importants : 48 % des OBNL ont mentionné ce besoin pour un espace de stockage à température ambiante et 59 % pour un stockage réfrigéré.

Ces ajouts représentent un espace supplémentaire de 28 652 pi³ (811 m³) ou l'équivalent de 30 chambres standards, soit 20 à température ambiante, 4 réfrigéré et 6 congelé (voir le tableau à la page 108).

Néanmoins, en termes de superficie, c'est le manque d'espace à température ambiante qui est le plus criant (66,1 %) suivi des besoins concernant un espace congelé (20,7 %) et un espace réfrigéré (13,2 %)²¹.

Proportion de l'entreposage souhaité par type d'espace



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.2.4 Infrastructures et équipements de manutention

Afin de mieux comprendre les enjeux et les besoins, nous avons questionné les gestionnaires d'OBNL sur les équipements et les infrastructures qu'ils possèdent pour faciliter les chargements et déchargements²².

²¹ Nous n'avons pas fait de projection pour l'ensemble de la région, car les 63 OBNL que nous avons identifiés dans les circuits alimentaires sont très différents les uns des autres. De plus, le questionnaire a été rempli par plusieurs OBNL dont les activités dans les circuits alimentaires sont importantes.

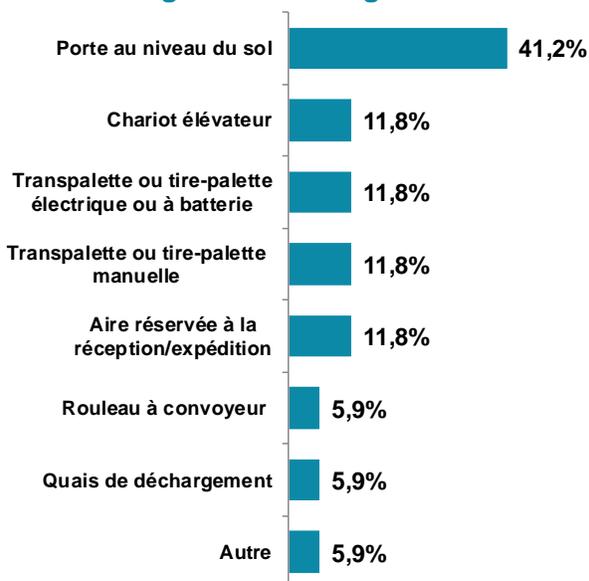
²² La somme des pourcentages est supérieure à 100 % puisque les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.

Mentionnons d'abord que 40 % des répondants n'ont aucun équipement ni de porte au niveau du sol. Ils ont expliqué qu'ils faisaient le chargement et déchargement « à la main ».

Une proportion de 41,2 % des OBNL a accès à un entrepôt avec une porte au niveau du sol et 5,9 % ont des quais de déchargement. De plus, 11,8 % des OBNL déclarent avoir une aire réservée à la réception et à l'expédition de marchandise.

En matière d'équipement de manutention, 11,8 % des OBNL possèdent des transpalettes manuelles et 11,8 % des transpalettes électriques. Par ailleurs, 11,8 % des répondants utilisent un chariot élévateur et 5,9 % possèdent des rouleaux à convoyeur pour faciliter le déplacement des produits et marchandises.

De quels équipements ou infrastructures disposez-vous pour faciliter le chargement/déchargement?



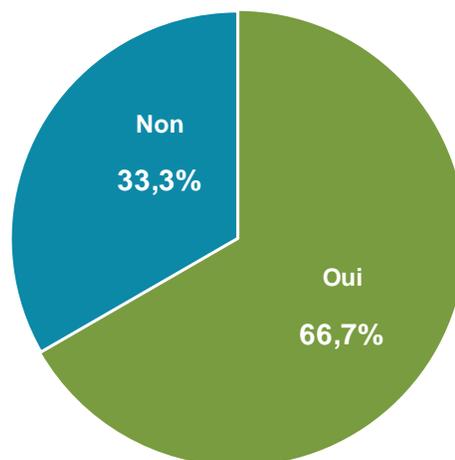
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Parmi les autres équipements, on mentionne un chariot.

Sur l'ensemble des OBNL, 66,7 % estiment que l'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont ils disposent pour charger et décharger leur entrepôt répondent à leur besoin alors qu'un tiers sont insatisfaits.

Diverses raisons sont mentionnées par les OBNL pour expliquer leur insatisfaction : il y a parfois des escaliers pour se rendre à l'espace d'entreposage ou, à l'inverse, il est situé au sous-sol, ce qui apporte des inconvénients importants explique un gestionnaire : « Notre cuisine est dans un sous-sol et nous recevons notre commande par une fenêtre, ce qui est très dur sur le physique » (Enquête auprès des OBNL, 2023). D'autres répondants souhaiteraient avoir un meilleur mécanisme à

L'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont vous disposez pour charger et décharger votre entrepôt répondent-ils à vos besoins?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

roulette ou encore un rouleau à convoyeur pour faciliter le déplacement des boîtes.

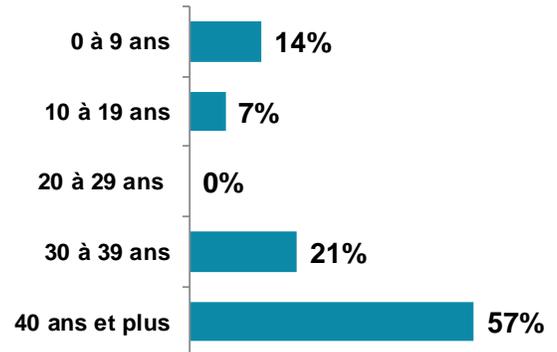
3.2.5 État général des installations d'entreposage

Une faible proportion des entrepôts (14 %) a moins de 10 ans, 7 % ont entre 10 et 19 ans, 21 % ont entre 30 et 39 ans alors que 57 % ont plus de 40 ans d'existence.

L'âge moyen des entrepôts des OBNL de l'Outaouais est donc très élevé, soit 46 ans et l'âge médian est de 52 ans.

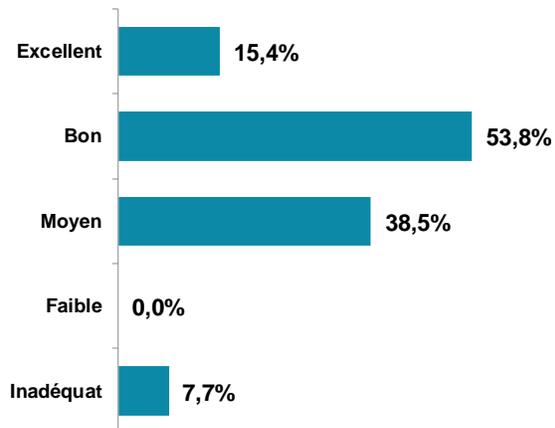
Néanmoins, 69,2 % considèrent tout de même que l'état général de leurs installations d'entreposage est bon ou excellent. Même si les infrastructures et bâtiments sont âgés, ils ont été rénovés au fil des années. Il y a tout de même 38,5 % qui qualifient leur installation de moyen alors que 7,67 % des OBNL signalent avoir des installations d'entreposage inadéquates.

Quel âge a l'entrepôt?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Comment qualifieriez-vous l'état général de vos installations d'entreposage?

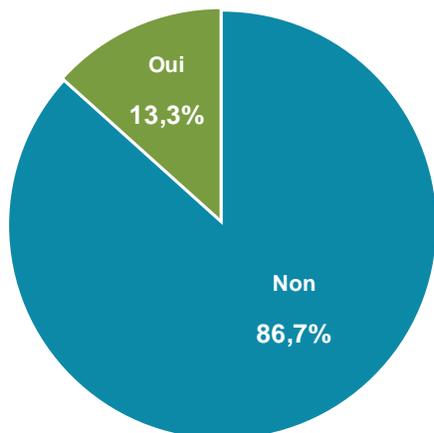


Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.2.6 Location des installations d'entreposage

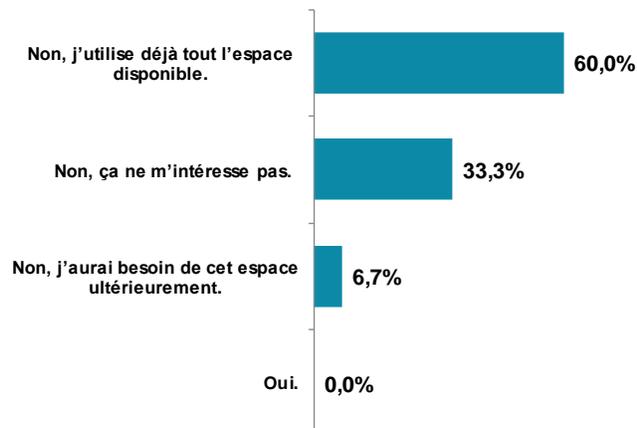
Peu d'OBNL (13,3 %) louent leurs installations d'entreposage à d'autres OBNL ou entreprises. Puisque la majorité des espaces entreposage sont utilisés au maximum de leur capacité, il n'est pas étonnant de constater que tous les répondants à notre enquête ont indiqué qu'ils ne seraient pas intéressés à louer l'espace d'entreposage non utilisé à un autre organisme.

Louez-vous vos installations d'entreposage à d'autres entreprises?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Seriez-vous intéressé à louer l'espace non utilisé de vos installations d'entreposage à une autre entreprise?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.2.7 Intérêt pour la location d'un espace d'entreposage

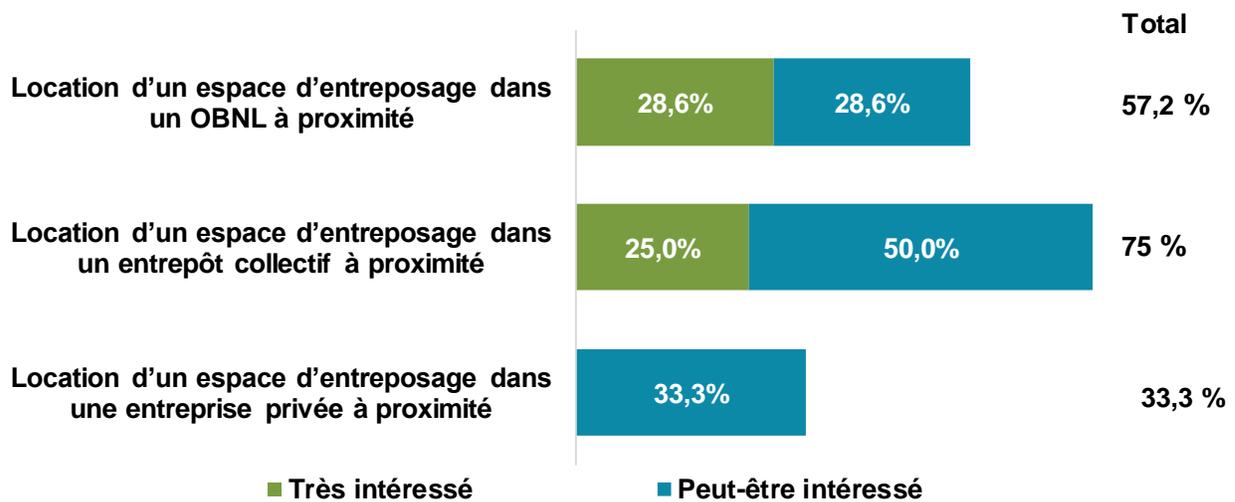
Dans l'enquête, les répondants étaient invités à indiquer s'ils étaient intéressés, peut-être intéressés ou encore non intéressés à louer un espace d'entreposage à l'extérieur de leur OBNL. Les membres du comité bioalimentaire avaient souligné l'importance d'ajouter « peut-être intéressé » dans les choix de réponse afin de mieux refléter la réalité. En effet, l'intérêt pour une initiative est souvent accompagné de conditions afin que l'OBNL y adhère pleinement. Les choix de réponse tiennent donc compte de cette nuance.

À cet égard, 28,6 % des OBNL seraient très intéressés à louer un espace dans un OBNL à proximité et 28,6 % seraient peut-être intéressés (total de 57,2 %).

La location d'un espace d'entreposage dans un entrepôt collectif à proximité intéresse grandement 25 % des OBNL et pas moins de 50 % indiquent qu'ils seraient peut-être intéressés.

Seulement 33,3 % des OBNL seraient peut-être intéressés de louer un espace dans une entreprise.

Dans quelle mesure seriez-vous intéressé à profiter des initiatives suivantes si elles étaient disponibles près de chez vous?



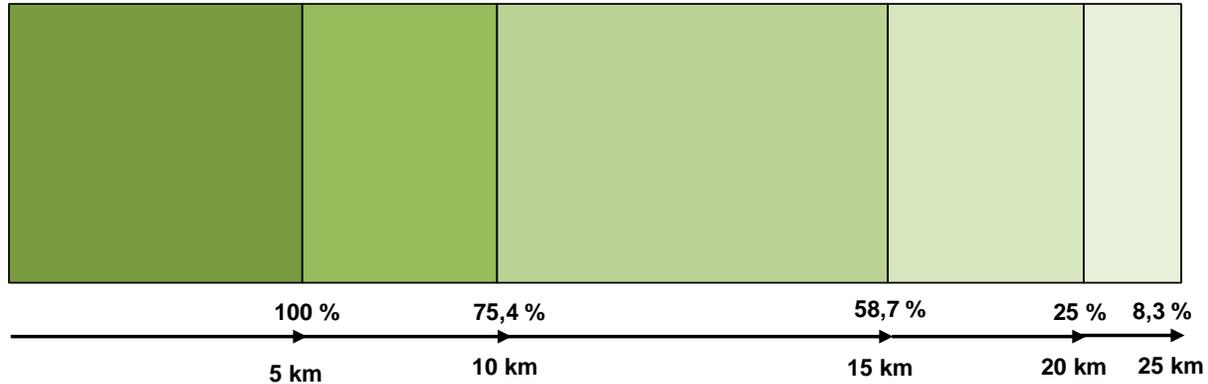
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.2.8 Distance à parcourir pour la location d'un espace d'entreposage

L'enquête cherchait aussi à savoir la distance que les OBNL qui sont intéressés à louer des installations d'entreposage seraient prêts à parcourir à partir pour recourir à ce service.

En moyenne, les OBNL sont prêts à parcourir 13 km pour se rendre à un entrepôt loué. La distance médiane est de 15 km et tous les gestionnaires indiquent ne pas vouloir voyager plus de 25 km pour accéder à leur entrepôt. La figure suivante présente la proportion des OBNL intéressés selon le nombre de kilomètres à parcourir. Un entrepôt qui serait situé à 5 km de l'OBNL intéresserait tous les gestionnaires. À mesure qu'on s'éloigne de l'OBNL, les gestionnaires ont moins d'intérêts : un entrepôt situé à une distance de 10 km intéresserait 75,4 % des gestionnaires, 58,7 % seraient intéressés de parcourir 15 km, et ainsi de suite.

Si la location d'un espace d'entreposage vous intéresse, quelle distance (en km) seriez-vous prêt à parcourir à partir de votre entreprise?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.2.9 Autres solutions proposées pour optimiser et améliorer les pratiques d'entreposage

La majorité des autres solutions proposées par les gestionnaires concerne la création de subventions pour soutenir l'amélioration des espaces d'entreposage (agrandissement, rénovation, nouvelle infrastructure comme un abri 4 saisons pour un frigo antigaspillage) et pour se procurer du matériel adéquat. Des gestionnaires soulignent la nécessité que l'espace d'entreposage demeure sur place pour combler efficacement les besoins.

Les coopératives seraient intéressantes à mobiliser ajoute un gestionnaire.

Enfin, certains précisent qu'il y a souvent de mauvaises pratiques de gestion des stocks qui nuisent à l'efficacité de l'OBNL. Le partage de bonnes pratiques permettrait d'améliorer cette problématique.

Faits saillants sur les activités d'entreposage des OBNL

Infrastructure, type d'espace et capacité de stockage

- Parmi l'ensemble des OBNL de l'enquête, 56 % possèdent un entrepôt au sein de leur organisme. Parmi les 40 % qui ne disposent pas d'un entrepôt actuellement, 28 % estiment toutefois qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.
- La capacité de stockage des OBNL ayant répondu à l'enquête totalise 19 834 pi³ (562 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 21 chambres standards.
- Plus de la moitié de cet espace (61,8 %) est à température ambiante alors que les espaces réfrigérés et congelés représentent respectivement 20,2 % et 17,9 % du volume d'entreposage actuel.
- Les installations d'entreposage à température ambiante sont utilisées entre 75 % durant l'été à 87 % durant l'hiver. Selon les saisons, entre 31 % et 54 % de ces entrepôts sont remplis au maximum de leur capacité.
- L'espace des entrepôts réfrigérés est utilisé en moyenne à 85 % peu importe la saison. Plus de 50 % des OBNL utilisent tout l'espace durant l'année.
- Les OBNL qui disposent d'un espace d'entreposage congelé les utilisent au maximum de leur capacité peu importe la saison et 69 % sont remplis à rebord.
- En somme plusieurs entrepôts sont utilisés au maximum de leurs capacités.
- 46,7 % des OBNL refusent des denrées parce que leur espace d'entreposage est insuffisant ou encore inadéquat (par exemple, pour assurer leur conservation).

Les besoins d'entreposage

- Il y a un manque d'espace important. 63 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace pour congeler les denrées dans les prochaines années. Mais les besoins pour les autres types d'entreposage sont également importants : 48 % des OBNL ont mentionné un besoin pour un espace de stockage à température ambiante et 59 % pour un stockage réfrigéré.
- Néanmoins, en termes de superficie, c'est le manque d'espace à température ambiante qui est le plus criant (66,1 %) suivi des besoins concernant un espace congelé (20,7 %) et un espace réfrigéré (13,2 %).
- Ces ajouts représentent un espace supplémentaire de 28 652 pi³ (811 m³) ou l'équivalent de 30 chambres standards, soit 20 à température ambiante, 4 réfrigéré et 6 congelé.

Équipements et état général des installations

- 40 % des répondants n'ont aucun équipement de manutention ni de porte au niveau du sol.

- 41,2 % des OBNL ont accès à un entrepôt avec une porte au niveau du sol, 5,9 % ont des quais de déchargement, 11,8 % ont une aire réservée à la réception et à l'expédition de marchandise, 11,8 % possèdent des transpalettes manuelles et 11,8 % des transpalettes électriques, 11,8 % utilisent un chariot élévateur et 5,9 % possèdent des rouleaux à convoyeur pour faciliter le déplacement des produits et marchandises.
- 66,7 % estiment que l'aménagement, les infrastructures et l'équipement dont ils disposent pour charger et décharger leur entrepôt répondent à leur besoin alors qu'un tiers sont insatisfaits.
- L'âge moyen des entrepôts des OBNL de l'Outaouais est très élevé, soit 46 ans et l'âge médian est de 52 ans.
- Néanmoins, 69,2 % considèrent tout de même que l'état général de leurs installations d'entreposage est bon ou excellent. Même si les infrastructures et bâtiments sont âgés, ils ont été rénovés au fil des années. Il y a tout de même 38,5 % qui qualifient leur installation de moyen alors que 7,67 % des OBNL signalent avoir des installations d'entreposage inadéquates.

Les pratiques de location et intérêt à louer un espace d'entreposage

Les pratiques de partage d'entreposage sont peu communes puisque, parmi les OBNL répondants, seulement 4 % entreposent leurs produits dans un entrepôt qu'elle loue à l'extérieur de l'organisme.

- À l'inverse, peu d'OBNL (13,3 %) louent leurs installations d'entreposage à d'autres OBNL ou entreprises et il n'y a pas d'intérêt pour cette pratique parmi les autres organismes.
- Par ailleurs, 28,6 % des OBNL seraient très intéressés à louer un espace dans un OBNL à proximité et 28,6 % seraient peut-être intéressés (total de 57,2 %). La location d'un espace d'entreposage dans un entrepôt collectif à proximité intéresse grandement 25 % des OBNL et pas moins de 50 % indiquent qu'ils seraient peut-être intéressés alors que pour un espace dans une entreprise, 33,3 % seraient peut-être intéressés.
- En moyenne, les OBNL sont prêts à parcourir 13 km pour se rendre à un entrepôt loué. La distance médiane est de 15 km et tous les gestionnaires indiquent ne pas vouloir voyager plus de 25 km pour accéder à leur entrepôt.
- L'obtention de subventions pour optimiser l'entreposage est une solution préconisée par plusieurs répondants pour soutenir l'amélioration des espaces d'entreposage (agrandissement, rénovation, nouvelle infrastructure, etc.) et pour se procurer du matériel adéquat.
- Un répondant explique qu'il observe de mauvaises pratiques de gestion des stocks qui nuisent à l'efficacité de l'OBNL. Le partage de bonnes pratiques permettrait d'améliorer cette problématique.

3.3 Les activités de transport dans les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

Cette section vise à mieux comprendre et à documenter les activités de transport réalisées par les OBNL dans les circuits alimentaires.

Nous nous intéressons tout d'abord au transport pour réaliser les activités d'approvisionnement en denrées. Nous scrutons les sources d'approvisionnement en denrées, les moyens et les types de transport utilisés et les niveaux de remplissage.

Nous portons ensuite notre attention sur les activités de transport pour la distribution de denrées.

Nous illustrons également les principaux déplacements des OBNL pour l'approvisionnement et la distribution des denrées.

Les principaux enjeux de transport à court et moyen terme sont par la suite présentés. L'intérêt des OBNL pour participer à des initiatives de collaboration pour améliorer l'efficacité des activités de transport est exposé ainsi que les freins qui les empêcheraient d'y participer.

En guise de conclusion, nous présentons les faits saillants de cette partie.

3.3.1 Sources d'approvisionnement en denrées

Parmi l'ensemble des organismes qui ont participé à l'enquête, 70,4 % sont accrédités par Moisson Outaouais.

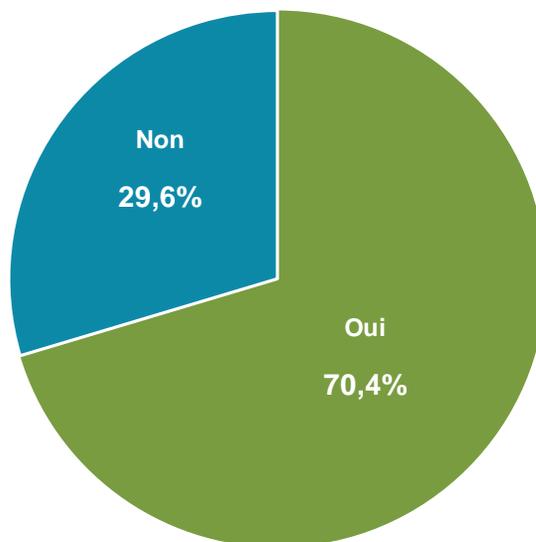
Un OBNL sur quatre (25,9 %) n'a pas d'autres fournisseurs réguliers que Moisson Outaouais.

Plus de la moitié (55,6 %) se procurent des denrées auprès d'autres fournisseurs. Parmi eux, certains reçoivent des denrées de Moisson Outaouais et d'autres non.

Nous avons classé 18,5 % des OBNL restants dans la catégorie « autres ». Il s'agit d'OBNL qui ne reçoivent pas de denrées de Moisson Outaouais ni d'un fournisseur de façon régulière. Pour certains de ces organismes, les activités avec des denrées sont restreintes, il n'y a donc pas de fournisseurs réguliers. Certains OBNL reçoivent des dons de nourriture de particuliers ou encore des dons en argent, ce qui leur permet d'acheter des denrées. « Tout autre denrée ou don, explique un gestionnaire d'OBNL, ce sont les donateurs qui viennent nous porter environ 1 fois par mois ou ce sont des dons offerts en argent 2 fois par année » (Gestionnaire, enquête mars 2023). Il y a également des frigos anti gaspillages qui sont de plus en plus populaires et qui sont approvisionnés par la communauté. De plus en plus d'OBNL ont également des jardins communautaires qui sont imposants (par exemple, plus de 10 000 pieds carrés). Il s'agit d'une source non négligeable de nourriture qui provient de l'agriculture urbaine.

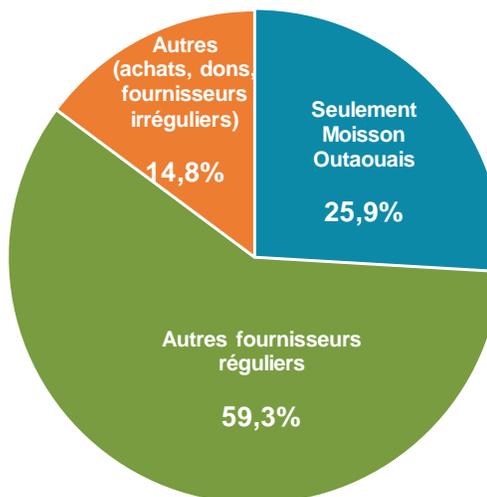
Parmi les OBNL qui ont des fournisseurs réguliers, une forte proportion (62,5 %) se procure des denrées auprès de détaillants et grossistes. Un gestionnaire explique : « Pour notre service de remise de denrées alimentaires, nous recevons des donations des épiceries avoisinantes et de

Êtes-vous accrédités par Moisson Outaouais?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

En dehors de Moisson Outaouais, avez-vous d'autres fournisseurs réguliers (visités plus de 5 fois par année)?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Moisson Outaouais. Viandes, poissons, produits laitiers, boulangerie, fruit et légumes, plats cuisinés » (Gestionnaire, enquête mars 2023).

Près d'un tiers des OBNL (31,3 %) s'approvisionnent auprès de producteurs agricoles. « Nous allons de juin à octobre chez différents agriculteurs pour ramasser des surplus ou pour du glanage », explique un gestionnaire (Gestionnaire, enquête mars 2023).

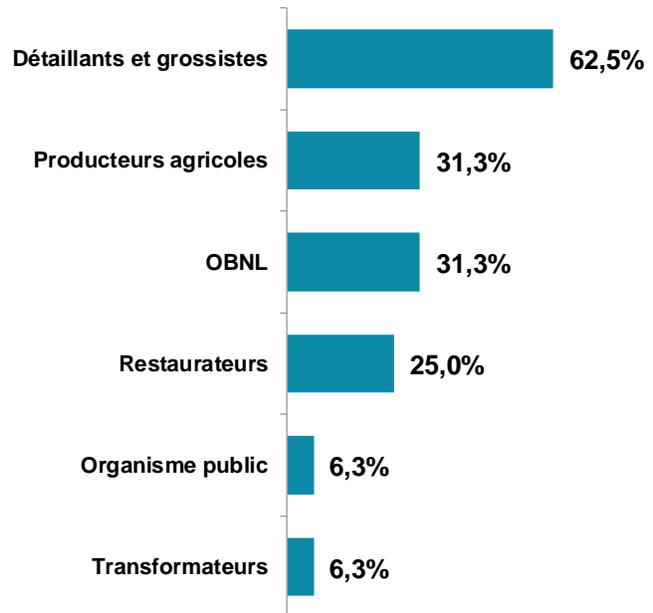
Près d'un tiers (31,3 %) s'approvisionnent également auprès d'autres OBNL que Moisson Outaouais, par exemple d'autres banques alimentaires du Québec ou du Canada ou encore dans le cadre de projets collectifs ou d'un partenariat avec un autre OBNL.

Une proportion de 25 % récupère des denrées auprès de restaurateurs.

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Enfin, 6,3 % des d'OBNL se procurent des denrées auprès de transformateurs ou encore auprès d'organismes publics.

Indiquez le type d'organismes ou d'entreprises qui vous approvisionnent



3.3.2 Transport pour approvisionner les OBNL en denrées

Le transport pour approvisionner les OBNL en denrées est assuré de différentes manières. Pour 57,7 % des organismes, le transport est géré par Moisson Outaouais. « La livraison de Moisson Outaouais, explique un répondant, est nécessaire et idéale une fois par semaine. Les produits sont parfois gelés durant le transport puisque le camion est réfrigéré, ce qui nous oblige à les cuisiner immédiatement ou à les congeler pour la conservation » (Gestionnaire, enquête mars 2023).

Puisque plusieurs organismes ont également d'autres fournisseurs, elles ont donc recours à d'autres pratiques de transport. Ainsi, la moitié des organismes (53,8 %) font des activités de transport pour s'approvisionner en denrées. Ce sont généralement les employés ou les

bénévoles, des citoyens engagés, qui vont chercher les denrées avec leurs véhicules personnels.

Pour 19,2 % des OBNL, des fournisseurs viennent porter les denrées sur place. À l'exception de la collaboration avec Moisson Outaouais, une faible proportion (7,7 %) collabore avec d'autres organismes pour le transport associé à l'approvisionnement. Il n'y a pas de sous-traitant qui transporte les denrées.

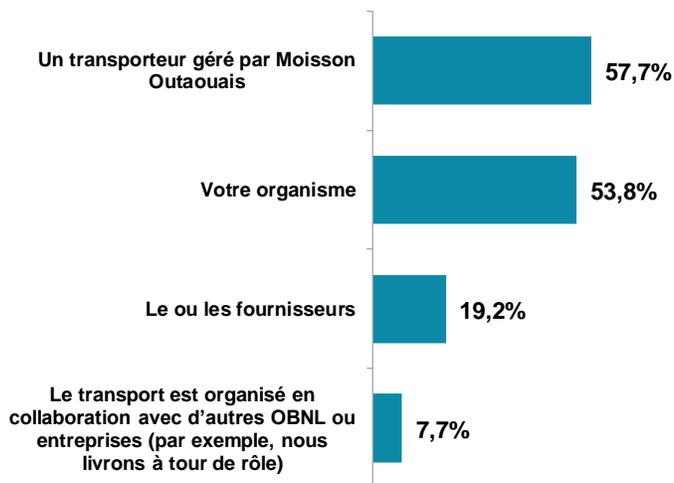
La majorité des OBNL (85,7 %) utilise de petits véhicules pour transporter les produits tels que des véhicules de promenade, des pick-up ou fourgonnettes. Une proportion de 7,1% utilise un camion de 5 tonnes ou moins et 7,1 % un camion de 5 tonnes ou plus²³.

Dans la même veine, les petits véhicules qui sont utilisés n'ont pas d'espace de réfrigération ou de congélation alors que les camions disposent de ce type d'espace.

Il reste en moyenne 72 % d'espace inutilisé dans le véhicule au moment d'aller chercher les denrées. Dans 72 % des cas, il reste plus de 75 % d'espace vacant dans le véhicule. Il y a 8 % des OBNL qui ont entre 51 % et 75 % d'espace inutilisé. Seulement 18,6 % des OBNL ont 50 % et moins d'espace vacants.

Pour le retour avec les denrées, la situation est inversée. Il reste en moyenne 29 % d'espace vacant dans les véhicules. Pour 46,2 % des véhicules, il reste moins de 25 % d'espace inoccupé et pour 42,3 % des véhicules il reste entre 26 % et 50 % d'espace vacant.

Qui assure le transport des approvisionnements en denrées?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Quel type de véhicule utilisez-vous pour le transport des produits?

Seulement des petits véhicules: véhicule de promenade, camionnette d'une tonne et moins (pick-up, minivan)	85,7%
Utilisation de camions de 5 tonnes ou moins (parfois combiné avec d'autres transport)	7,1%
Utilisation de camions de 5 tonnes ou plus	7,1%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

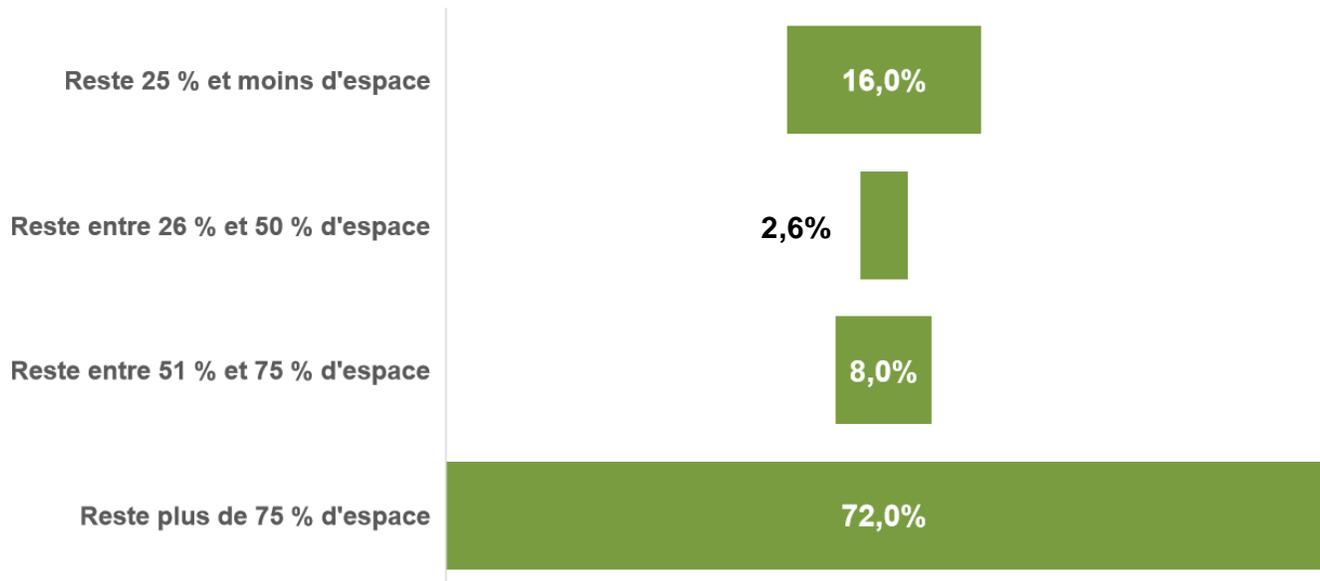
Quel type de véhicule utilisez-vous pour le transport des produits?

Sans espace de réfrigération ou de congélation	85,7%
Avec espace de réfrigération	7,1%
Avec espace de congélation	7,1%

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

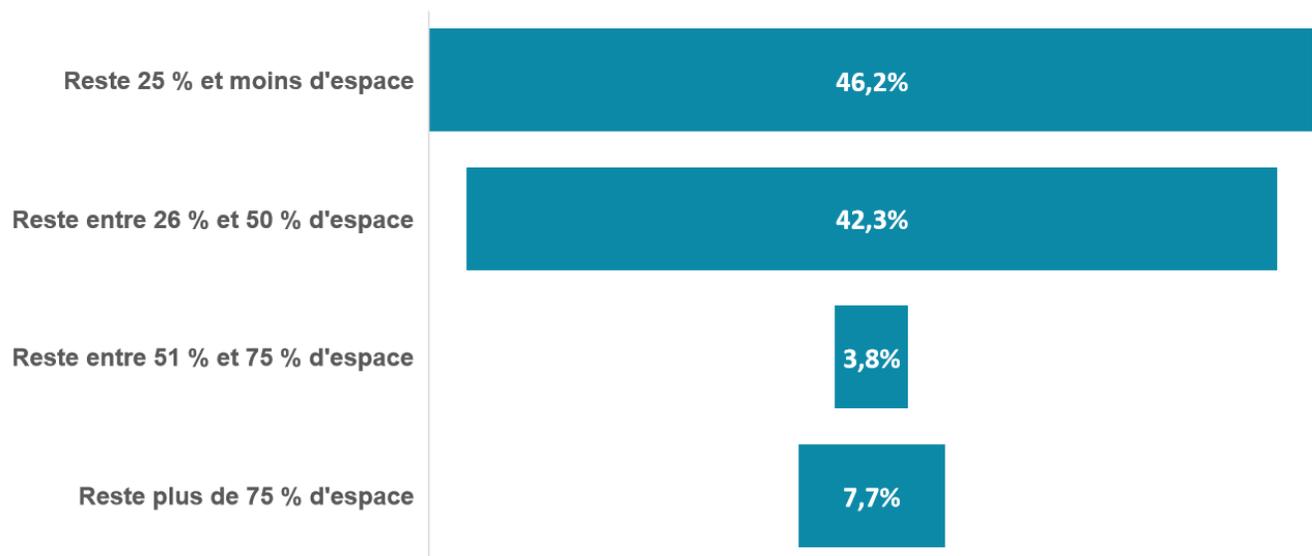
²³ Certains OBNL combinent deux types de transport.

Proportion de l'espace vacant dans les véhicules pour distribuer les produits à l'aller (incluant les boîtes vides, palettes)



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Proportion de l'espace vacant dans les véhicules pour distribuer les produits au retour (incluant les boîtes vides, palettes)



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.3.3 Distribution des denrées

Plusieurs OBNL distribuent leurs denrées sur place : par exemple, il y a un service de repas sur place ou encore la clientèle vient se procurer les denrées auprès de l'organisme. Néanmoins, une proportion de 39,1 % des OBNL répondants livre des denrées ou des repas à l'extérieur de l'organisme. Les données de cette partie reflètent les pratiques de ces OBNL.

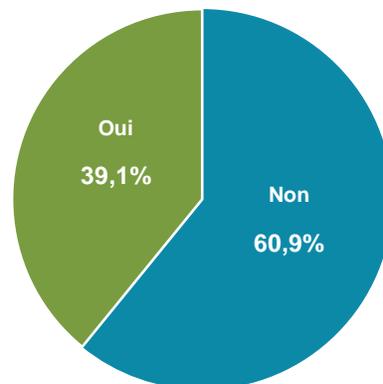
La majorité des OBNL qui distribuent les denrées à l'extérieur (87,5 %) livrent à des usagers. Ils font entre 1 et 145 livraisons par mois. Un gestionnaire explique que les employées offrent ce service pour dépanner les familles, mais que cela ne fait pas partie de leurs tâches principales. Un autre répondant explique que ce service est essentiel pour rejoindre leurs usagers : « Nous offrons le transport d'aliments aux familles qui participent à nos services et qui ne sont pas en mesure de se déplacer (Aucun moyen de transport pour eux) » (Gestionnaire, enquête mars 2023). Dans les MRC rurales, il n'y a pas de transport en commun. Il s'agit donc d'un enjeu majeur.

La moitié des organismes distribuent également les denrées dans des points de service de l'organisme et la moitié distribue également dans d'autres organismes ou entreprises.

Dans la majorité des cas (88,9 %), c'est l'OBNL qui assure le transport des denrées auprès de sa clientèle soit avec les véhicules personnels des employés ou bénévoles (55,6 %) ou encore avec les véhicules de l'OBNL (33,3 %). Une faible proportion (11,1 %) organise le transport en collaboration avec d'autres OBNL. Un organisme explique également qu'il emprunte régulièrement un camion d'un autre OBNL pour de plus gros déplacements.

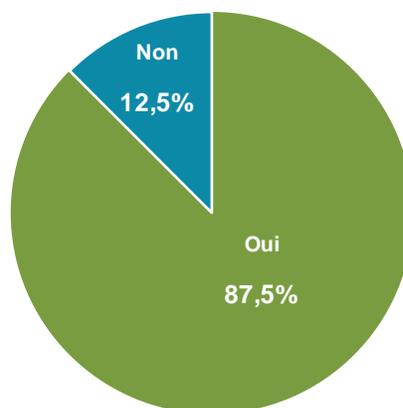
Pour aller distribuer les denrées, il reste en moyenne 36,3 % d'espace vacant dans le véhicule. Au retour, l'espace vacant est un peu plus important avec 49 % de l'espace qui est inutilisé.

Livrez-vous des denrées ou des repas à l'extérieur de l'OBNL?



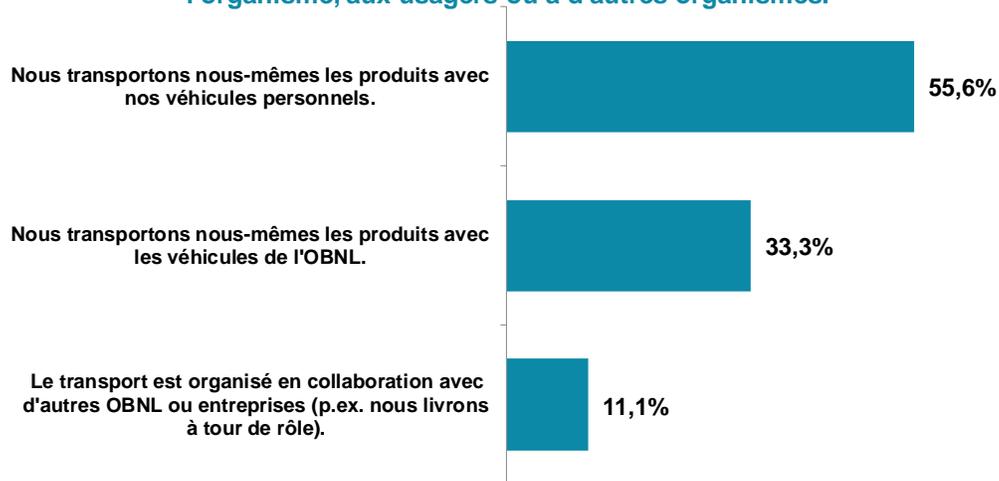
Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Livrez-vous à des usagers?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Qui assure le transport des livraisons de vos denrées ou repas? La livraison peut être faite à des points de service de l'organisme, aux usagers ou à d'autres organismes.



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

3.3.4 Principaux trajets pour l'approvisionnement et la distribution des denrées

L'un des points d'intérêt de l'enquête était d'identifier les déplacements effectués par les OBNL. Le répondant était invité à identifier les principaux trajets effectués par l'OBNL pour ramasser ou livrer les denrées en identifiant les principaux points d'arrêts (municipalités ou secteurs de Gatineau) ainsi que la fréquence de ces déplacements et la période de l'année.

L'enquête a permis d'identifier 58 trajets effectués 94 fois par semaine par les OBNL pour ramasser ou distribuer leurs denrées (1 trajet = aller et retour).

Une proportion de 87,5 % des OBNL fait au moins un déplacement par semaine et 14,3 % font entre 1 et 2 déplacements par mois.²⁴

Plus précisément, 37,1 % font un déplacement une fois par semaine, 34,3 % effectuent 2 à 3 déplacements et 14,3 % font de 4 à 7 déplacements par semaine.

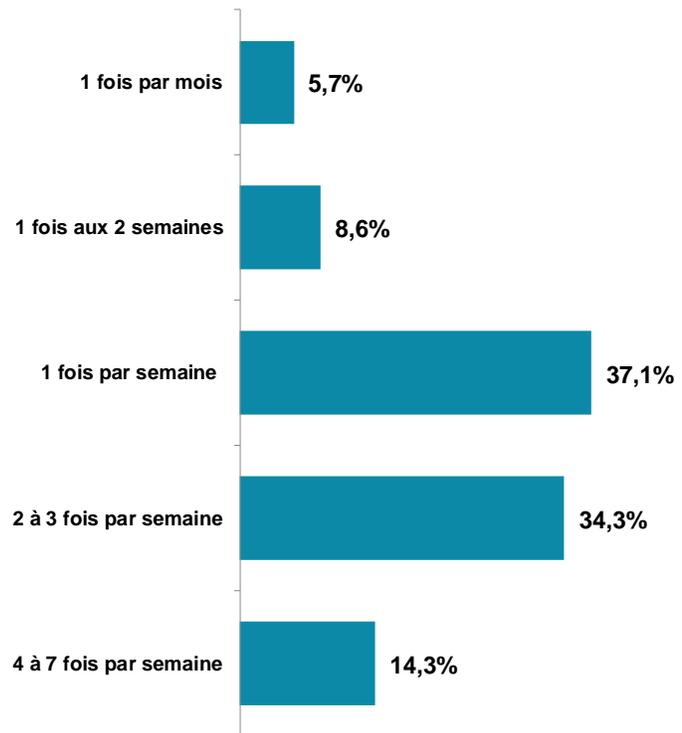
Tous les OBNL indiquent que ces trajets et déplacements sont effectués à longueur d'année.

Nous avons illustré les données des différents trajets ainsi que leurs fréquences sous la forme d'un tableau et d'une carte (voir l'encart suivant pour en savoir plus sur la démarche méthodologique pour la création de cette carte). La carte représente les déplacements dans une

²⁴ Nous avons enlevé dans les calculs les trajets effectués moins d'une fois par mois.

semaine. Plus le trait est prononcé et rouge, plus les véhicules qui empruntent ce trajet dans une semaine sont nombreux. Rappelons que cette carte représente les trajets des OBNL qui ont participé à l'enquête. La méthode utilisée est la même que pour les entreprises à la section précédente. Toutefois, puisque les OBNL effectuent de nombreux déplacements à l'intérieur des municipalités ou des secteurs de la Ville de Gatineau, nous avons intégré cette information dans la carte.

Fréquence des trajets effectués régulièrement par les OBNL pour ramasser ou livrer leurs denrées



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Le trajet situé entre Gatineau et Hull se démarque. Il est effectué près de vingt fois par semaine par les OBNL répondante. De plus, les OBNL localisés à Hull font également 20 déplacements par semaine dans ce secteur.

Il y a plusieurs déplacements secondaires qui sont effectués entre 6 à 10 fois par semaine. Ce sont les trajets entre :

- Shawville et Mansfield-et-Pontefract (environ 6,5 fois) auquel s'ajoute une tournée des municipalités du Pontiac qui est effectuée 5,5 fois par semaine
- Masson-Angers et Buckingham (10 fois par semaine)
- Wakefield/La Pêche et Val-des-Monts (8,5 fois par semaine)
- Des OBNL situés dans le secteur Gatineau font en moyen 7,75 déplacements par semaine à l'intérieur de ce secteur.
- Chelsea et Wakefield/La Pêche (6,5 fois par semaine)
- Gatineau et Masson-Angers (6,5 fois par semaine)

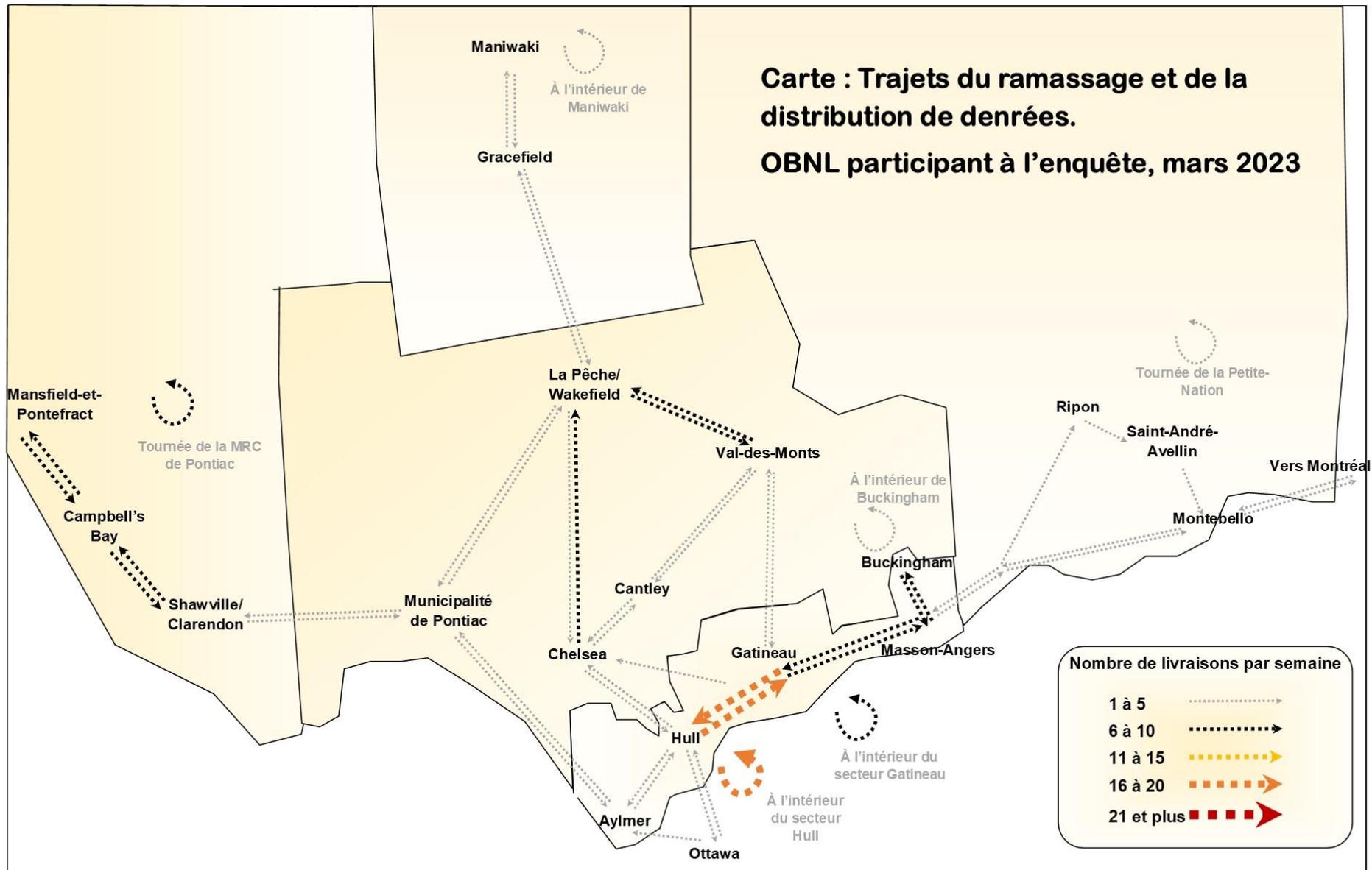
- Il y a plusieurs déplacements qui sont effectués entre 1 et 5 fois par semaine. Mentionnons les principaux :
 - Entre Aylmer et Hull (5 fois par semaine)
 - Entre Gatineau et Val-des-Monts (4 fois par semaine)
 - Entre Gracefield et Maniwaki (3,5 fois par semaine)
 - Entre Hull et Chelsea (3 fois par semaine)
 - Il y a plusieurs déplacements (environ une fois par semaine) dans la MRC Papineau en plus d'une tournée du territoire plus d'une fois par semaine.

Ces déplacements sont compilés à partir de notre échantillonnage. Dans la réalité, le nombre de municipalités identifiées et de petits trajets seraient beaucoup plus nombreux.

Tableau : Nombre de véhicules par tronçon et territoire pour les déplacements des OBNL

Dans la MRC de Pontiac			
Campbell's Bay à Shawville	6,5	Shawville à Campbell's Bay	6,5
Campbell's Bay à Mansfield-et-Pontefract	5,5	Mansfield-et-Pontefract et Campbell's Bay	5,5
Tournée de la MRC de Pontiac	5,5		
Entre la MRC de Pontiac et la MRC des Collines-de-l'Outaouais			
Wakefield/La Pêche à Municipalité de Pontiac	1,5	Municipalité de Pontiac à Wakefield/La Pêche	0,5
Municipalité de Pontiac à Shawville	1	Shawville à Municipalité de Pontiac	1
Dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais			
Val-des-Monts à Wakefield/La Pêche	8	Wakefield/La Pêche à Val-des-Monts	8,5
Chelsea à Wakefield/La Pêche	6,5	Wakefield/La Pêche à Chelsea	5
Cantley à Chelsea	2,75	Chelsea à Cantley	1,25
Val-des-Monts à Cantley	2,75	Cantley à Val-des-Monts	1,25
Entre la Ville de Gatineau et la MRC des Collines-de-l'Outaouais			
Gatineau à Val-des-Monts	4	Val-des-Monts à Gatineau	3
Chelsea à Hull	3	Hull à Chelsea	2
Aylmer à Municipalité de Pontiac	1	Municipalité de Pontiac à Aylmer	2
Gatineau à Chelsea	1		
Dans la Ville de Gatineau			
Hull à Gatineau	19,5	Gatineau à Hull	17,5
Masson-Angers à Buckingham	10	Buckingham à Masson-Angers	10
Gatineau à Masson-Angers	6,5	Masson-Angers à Gatineau	6,5
Aylmer à Hull	5	Hull à Aylmer	5
À l'intérieur de Hull	20		
À l'intérieur de Gatineau	7,75		
À l'intérieur de Buckingham	1		
Entre la Ville de Gatineau et Ottawa			
Hull à Ottawa	2	Ottawa à Hull	3
Aylmer à Ottawa	1		
Entre la MRC des Collines-de-l'Outaouais et la MRC Vallée-de-la-Gatineau			
Wakefield/La Pêche à Gracefield	2	Gracefield à Wakefield/La Pêche	2
Entre la Ville de Gatineau et la MRC de Papineau			
Lochaber Partie-Ouest à Masson-Angers	2	Masson-Angers à Lochaber Partie-Ouest	2
Dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau			
Gracefield à Maniwaki	3,5	Maniwaki à Gracefield	3,5
Dans la MRC de Papineau			
Lochaber Partie-Ouest à Montebello	1	Montebello à Lochaber Partie-Ouest	2
Lochaber Partie-Ouest à Ripon	1		
Ripon à Saint-André-Avellin	1		
Saint-André-Avellin à Montebello	1		
Tournée de la Petite-Nation	1,5		
De la MRC Papineau vers l'extérieur			
Montebello à Montréal	2	Montréal à Montebello	2

Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023



Source: Enquête auprès des OBNL, mars 2023

Doucet, 2023

Démarche méthodologique pour la réalisation de la carte et du tableau de données

Pour cartographier les trajets, nous les avons d'abord compilés sous la forme d'un tableau en les classant par territoire et direction. Nous avons par la suite décortiqué et amalgamé l'ensemble des trajets de la façon suivante :

- Par exemple, un OBNL quitte Shawville avec comme point d'arrêt Aylmer. Il passe donc dans différentes municipalités avant d'arriver à destination. Un autre OBNL quitte la municipalité de Pontiac pour se rendre à Gatineau. Cela signifie qu'entre Shawville et la municipalité de Pontiac, il y a un véhicule de livraison sur la route. Toutefois, à partir de la municipalité de Pontiac jusqu'à Aylmer, nous comptons deux véhicules de livraison sur la route. Par la suite, d'Aylmer à Gatineau, le nombre de véhicules redescend à 1.

Nous avons également tenu compte de la fréquence des déplacements pour illustrer l'importance des trajets dans la carte en faisant une moyenne lorsque les chiffres étaient compris dans une fourchette. Nous avons procédé de la façon suivante :

- 4 à 7 fois par semaine = 5,5 trajets
- 2 à 3 fois par semaine = 2,5 trajets
- 1 fois par semaine = 1 trajet
- 1 fois aux 2 semaines = 0,5 trajet
- 1 fois par mois = 0,25 trajet
- Moins de 1 fois par mois = nous n'avons pas tenu compte de ces trajets.

Nous avons additionné le nombre de trajet. Par exemple, l'OBNL qui quitte Shawville avec premier point d'arrêt à Aylmer indique qu'il fait ce trajet une fois par semaine. Nous avons donc indiqué 1. L'autre OBNL qui quitte la municipalité de Pontiac pour se rendre à Gatineau fait 2 à 3 livraisons par semaine. Nous avons donc indiqué 2,5. Cela signifie qu'entre Shawville et la municipalité de Pontiac, il y a un trajet par semaine. Toutefois, à partir de la municipalité de Pontiac jusqu'à Aylmer, il y a 3,5 trajets par semaine. Par la suite, d'Aylmer à Gatineau, le nombre de trajets redescend à 2,5.

La carte et les calculs tiennent compte des trajets pour aller ramasser ou livrer les produits tout en tenant compte également des retours. Les trajets pour aller et pour le retour sont souvent identiques. Par exemple, un OBNL qui quitte Shawville pour aller livrer à Gatineau fera le trajet inverse pour le retour. Toutefois, pour certains trajets, le retour est différent. Un OBNL de Shawville qui a pour trajet Gatineau puis La Pêche ne repassera probablement pas à Gatineau pour le chemin du retour. Nous avons donc essayé autant que possible de prendre en compte cet aspect dans les retours des trajets.

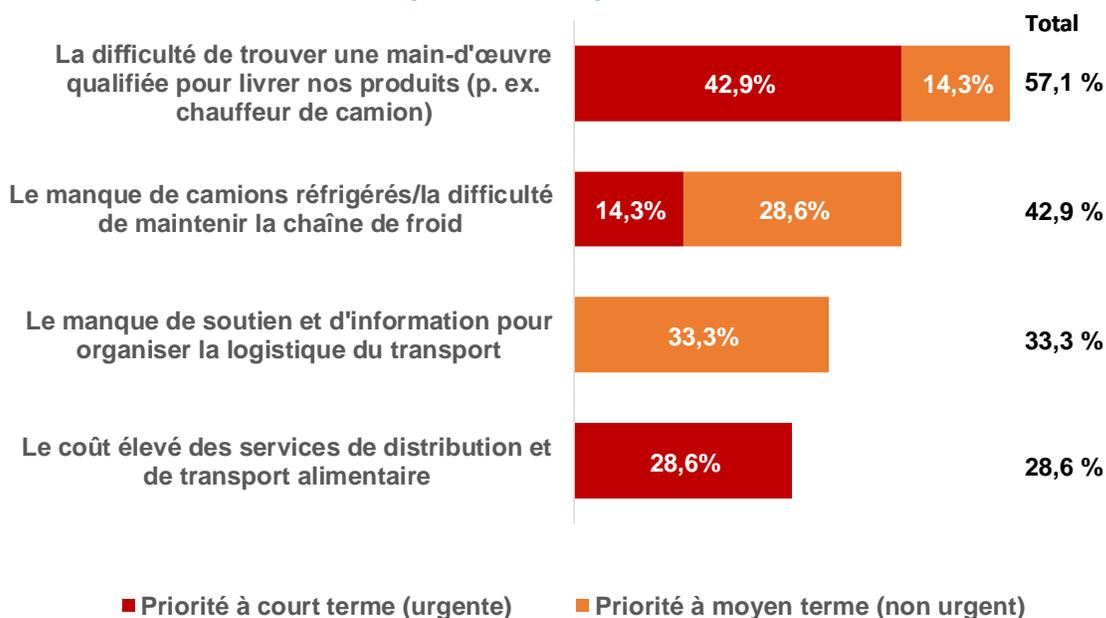
Les trajets peuvent représenter un aller pour l'un et un retour pour l'autre. Par exemple, le véhicule qui quitte Aylmer pour se rendre à Masson-Angers sera dans le même trajet que le véhicule qui revient d'Aylmer pour retourner à Papineauville.

Nous avons tenté autant que possible d'illustrer le trajet indiqué par l'OBNL. Pour identifier les trajets les plus logiques, nous avons fait appel à nos connaissances et à l'utilisation de google map.

3.3.5 Principaux enjeux de transport

Le principal enjeu de transport identifié à court terme par les OBNL (42,9 %) parmi nos suggestions concerne la difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits. Rappelons que ce sont souvent les employés ou des bénévoles qui font cette tâche. Un répondant explique qu'il y a un « manque de bénévoles pour la livraison » (Gestionnaire, enquête mars 2023). En additionnant les OBNL qui ont identifié cette priorité à court ou moyen terme, l'enjeu est identifié par 57,1 % des organismes.

Pour chacun des enjeux de transport ci-dessous, indiquez s'il s'agit pour votre organisme d'une priorité à court terme (urgente), d'une priorité à moyen terme (non urgente) ou d'une question non prioritaire



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Le deuxième enjeu mentionné à court terme (28,6 %) est le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire. Nous avons d'ailleurs observé à la question précédente que les activités de transport sont parfois très importantes pour certains organismes. Les répondants évoquent les coûts élevés du carburant ainsi que les frais de réparation et d'entretien du véhicule. Ce n'est pas un enjeu à moyen terme.

Le manque de camions réfrigérés et la difficulté de maintenir la chaîne de froid est un enjeu à court terme pour 14,3 % des OBNL et à moyen terme pour 28,6 %, pour un total de 42,9%.

Enfin, le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est un enjeu à moyen terme pour un tiers des OBNL.

Les répondants étaient également invités à identifier d'autres enjeux que ceux suggérés.

L'accès au transport en commun est un enjeu majeur dans les MRC rurales explique un répondant :

« Nous souhaitons que les familles puissent bénéficier d'un service de transport vers les banques alimentaires. Le manque de transport en commun est un enjeu dans notre région. Les familles qui ont le plus besoin de ces services de dépannage alimentaire habitent très loin de ceux-ci et n'ont pas de moyen de transport pour s'y rendre. Nous essayons de les soutenir le plus possible en leur livrant ce que nous recevons pendant qu'ils reçoivent de nos services » (Gestionnaire, enquête mars 2023).

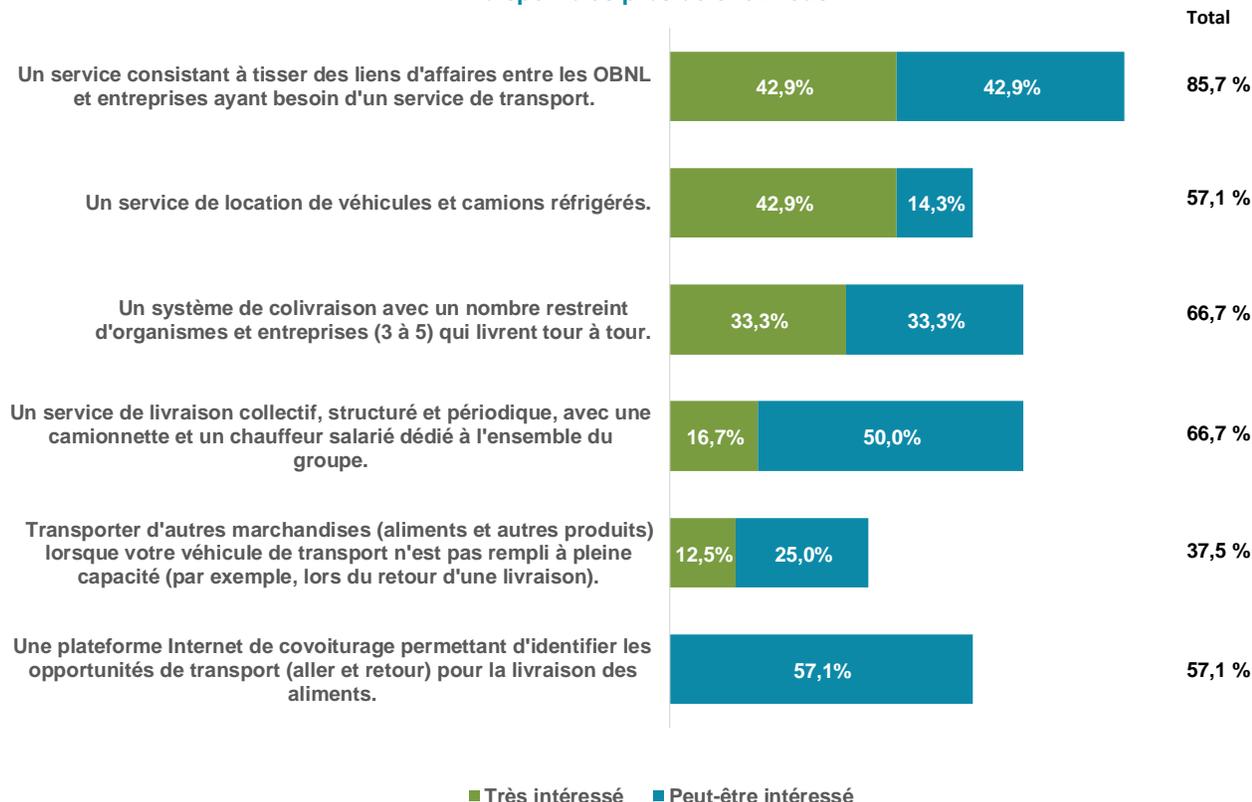
L'autre enjeu mentionné dans diverses sections de l'enquête est le manque de temps pour réaliser les activités de transport. Ce sont souvent de petits OBNL avec peu d'employés : « Nous sommes une très petite équipe de 3 employées. Lorsque je dois mobiliser 2 d'entre eux sur le transport, je dois assurer le fonctionnement du plancher » (Gestionnaire, enquête mars 2023). Il s'agit donc de tâches très exigeantes pour les OBNL.

3.3.6 Intérêts à collaborer à des initiatives collectives

La revue documentaire sur la logistique et le transport a démontré qu'il existe divers types d'initiatives pour optimiser le transport. Ces initiatives sont souvent associées à des pratiques de collaboration entre organismes. Dans l'enquête, les répondants étaient invités à indiquer s'ils étaient intéressés, peut-être intéressés ou encore non intéressés par les divers types d'initiatives de collaboration que nous avons suggérés. Les membres du comité bioalimentaire avaient souligné l'importance d'ajouter « peut-être intéressé » dans les choix de réponse afin de mieux

refléter la réalité. En effet, l'intérêt pour une initiative est souvent accompagné de conditions afin que l'OBNL y adhère pleinement. Les choix de réponse tiennent donc compte de cette nuance.

Dans quelle mesure seriez-vous intéressé à profiter des initiatives suivantes si elles étaient disponibles près de chez vous?



Source: Observatoire du développement de l'Outaouais, Enquête auprès des OBNL, 2023

Une proportion importante des organismes qui distribuent des denrées seraient intéressés (42,9 %) ou peut-être intéressés (42,9 %) par un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les OBNL et les entreprises ayant besoin d'un service de transport (pour un total de 85,7 %).

Près de la moitié des organismes seraient également intéressés (42,9 %) ou peut-être intéressés (14,3 %) par un service de location de véhicules et de camions réfrigérés (pour un total de 57,1 %).

Le système de colivraison avec un nombre restreint d'organismes qui livrent tour à tour intéresse un tiers des OBNL (33,3 %) et un autre tiers seraient peut-être intéressés (pour un total de 67 %).

La mise en place d'un service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur dédié à l'ensemble du groupe, intéresserait peut-être la moitié des OBNL tout comme une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport.

Il y a peu d'intérêts pour le transport d'autres marchandises.

3.3.7 Principaux freins pour participer aux initiatives collectives

Les principaux freins mentionnés pour participer aux initiatives collectives sont de trois ordres.

Le premier est le manque de temps. Plusieurs organismes estiment que modifier leurs systèmes pour adopter une approche collective exigera du temps qu'ils n'ont pas actuellement.

Le deuxième aspect mentionné est d'ordre financier. Des organismes mentionnent qu'ils n'ont pas de financement récurrent, il est donc difficile de s'investir dans ce type de démarche.

Un répondant souligne également que les dépannages alimentaires peuvent comporter des enjeux de confidentialité. Certains organismes profitent également des livraisons pour recueillir des informations et apporter un soutien aux familles sur d'autres aspects.

Faits saillants sur les activités de transport dans les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires

Les sources d'approvisionnement en denrées

- Parmi l'ensemble des organismes qui ont participé à l'enquête, 70,4 % sont accrédités par Moisson Outaouais.
- Un OBNL sur quatre (25,9 %) n'a pas d'autres fournisseurs réguliers que Moisson Outaouais alors que plus de la moitié (55,6 %) se procurent des denrées auprès d'autres fournisseurs. 18,5 % des OBNL ne reçoivent ni denrées de Moisson Outaouais ni d'un fournisseur de façon régulière. Ils reçoivent des dons de nourriture de particuliers ou encore des dons en argent, ce qui leur permet d'acheter des denrées. Il y a également des frigos anti gaspillages qui sont approvisionnés par la communauté et des jardins communautaires qui produisent une quantité importante de fruits et de légumes.
- Parmi les OBNL qui ont des fournisseurs réguliers, 62,5 % se procurent des denrées auprès de détaillants et grossistes, 31,3 % s'approvisionnent auprès de producteurs agricoles, 31,3 % s'approvisionnent également auprès d'autres OBNL que Moisson Outaouais et 25 % récupèrent des denrées auprès de restaurateurs. Très peu d'OBNL se procurent des denrées auprès d'organismes publics (6,3 %) ou de transformateurs (6,3 %).

Le transport pour approvisionner les OBNL en denrées

- Pour 57,7 % des organismes, le transport est géré par Moisson Outaouais. Puisque plusieurs organismes ont également d'autres fournisseurs, elles ont recours à d'autres pratiques de transport : 53,8 % font des activités de transport pour s'approvisionner en denrées. Ce sont généralement les employés ou les bénévoles, des citoyens engagés, qui vont chercher les denrées avec leurs véhicules personnels. 19,2 % des organismes ont des fournisseurs qui viennent porter les denrées sur place. 7,7 % collaborent avec d'autres organismes pour le transport associé à l'approvisionnement. Il n'y a pas de sous-traitant qui transporte les denrées.
- La majorité des OBNL (85,7 %) utilise de petits véhicules pour transporter les produits tels que des véhicules de promenade, des pick-up ou fourgonnettes. Une proportion de 7,1% utilise un camion de 5 tonnes ou moins et 7,1 % un camion de 5 tonnes ou plus.
- Dans la même veine, les petits véhicules qui sont utilisés n'ont pas d'espace de réfrigération ou de congélation alors que les camions disposent de ce type d'espace.
- Il reste en moyenne 72 % d'espace inutilisé dans le véhicule au moment d'aller chercher les denrées et, au retour, il reste en moyenne 29 % d'espace vacant.

La distribution des denrées

- Plusieurs OBNL distribuent leurs denrées sur place. Néanmoins, 39,1 % livrent des denrées ou des repas à l'extérieur de l'organisme.
- La majorité de ces OBNL (87,5 %) livrent à des usagers. Ils font entre 1 et 145 livraisons par mois.
- La moitié des organismes distribuent également les denrées dans des points de service de l'organisme et la moitié distribue également dans d'autres organismes ou entreprises.
- Dans la majorité des cas (88,9 %), c'est l'OBNL qui assure le transport des denrées auprès de sa clientèle soit avec les véhicules personnels des employés ou bénévoles (55,6 %) ou encore avec les véhicules de l'OBNL (33,3 %). Une faible proportion (11,1 %) organise le transport en collaboration avec d'autres OBNL.
- Pour aller distribuer les denrées, il reste en moyenne 36,3 % d'espace vacant dans le véhicule. Au retour, l'espace vacant est un peu plus important avec 49 % de l'espace qui est inutilisé.

Les principaux trajets pour l'approvisionnement et la distribution des denrées

- L'enquête a permis d'identifier 58 trajets effectués 94 fois par semaine par les OBNL pour ramasser ou distribuer leurs denrées (1 trajet = aller et retour). 37,1 % des OBNL font un déplacement une fois par semaine et 47,6 % effectuent de 2 à 20 déplacements par semaine.
- Tous les OBNL indiquent que ces trajets et déplacements sont effectués à longueur d'année.
- Le trajet situé entre Gatineau et Hull se démarque. Il est effectué près de vingt fois par semaine par les organismes répondants. De plus, les OBNL localisés à Hull font également 20 déplacements par semaine à l'intérieur de ce secteur.
- Il y a plusieurs déplacements secondaires qui sont effectués entre 6 à 10 fois par semaine. Ce sont les trajets entre :
 - Shawville et Mansfield-et-Pontefract (environ 6,5 fois) auquel s'ajoute une tournée des municipalités du Pontiac qui est effectuée 5,5 fois par semaine.
 - Masson-Angers et Buckingham (10 fois par semaine).
 - Wakefield/La Pêche et Val-des-Monts (8,5 fois par semaine).
 - Des OBNL situés dans le secteur Gatineau font en moyenne 7,75 déplacements par semaine à l'intérieur de ce secteur.
 - Chelsea et Wakefield/La Pêche (6,5 fois par semaine).
 - Gatineau et Masson-Angers (6,5 fois par semaine).

- Il y a plusieurs déplacements qui sont effectués entre 1 et 5 fois par semaine. Mentionnons les principaux :
 - Entre Aylmer et Hull (5 fois par semaine).
 - Entre Gatineau et Val-des-Monts (4 fois par semaine).
 - Entre Gracefield et Maniwaki (3,5 fois par semaine).
 - Entre Hull et Chelsea (3 fois par semaine).
 - Il y a plusieurs déplacements (environ une fois par semaine) dans la MRC Papineau en plus d'une tournée du territoire plus d'une fois par semaine.

Ces déplacements sont compilés à partir de notre échantillonnage. Dans la réalité, le nombre de municipalités identifiées et de petits trajets seraient beaucoup plus nombreux.

Les principaux enjeux de transport

- Le principal enjeu de transport identifié à court terme par les OBNL (42,9 %) concerne la difficulté de trouver une main-d'œuvre qualifiée pour livrer les produits, cela inclut également les bénévoles qui ont souvent un apport important dans ces organismes. En additionnant les OBNL qui ont identifié cette priorité à court ou moyen terme, l'enjeu rejoint 57,1 % des organismes.
- Le deuxième enjeu fréquemment mentionné à court terme (28,6 %) est le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire. Ce n'est pas un enjeu à moyen terme.
- Le manque de camions réfrigérés et la difficulté de maintenir la chaîne de froid est un enjeu à court terme pour 14,3 % des OBNL et à moyen terme pour 28,6 %, pour un total de 42,9 %.
- Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est un enjeu à moyen terme pour un tiers des OBNL.
- Parmi les autres défis mentionnés par les OBNL, il y a le manque de temps pour réaliser les activités de transport. Ce sont souvent de petits OBNL avec peu d'employés. L'accès au transport en commun est également un enjeu majeur, particulièrement dans les MRC rurales où ce service est inexistant. La distribution des denrées auprès des familles devient une nécessité pour des OBNL.

Intérêts à collaborer à des initiatives collectives

- Une proportion importante des organismes qui distribuent des denrées seraient intéressés (42,9 %) ou peut-être intéressés (42,9 %) par un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les OBNL et les entreprises ayant besoin d'un service de transport (pour un total de 85,7 %).

- Près de la moitié des organismes seraient également intéressés (42,9 %) ou peut-être intéressés (14,3 %) par un service de location de véhicules et de camions réfrigérés (pour un total de 57,1 %).
- Le système de colivraison avec un nombre restreint d'organismes qui livrent tour à tour intéresse un tiers des OBNL (33,3 %) et un autre tiers seraient peut-être intéressés (pour un total de 67 %).
- La mise en place d'un service de livraison collectif, structuré et périodique, avec une camionnette et un chauffeur dédié à l'ensemble du groupe, intéresserait peut-être la moitié des OBNL tout comme une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport.
- Il y a peu d'intérêts pour le transport d'autres marchandises.

Les freins mentionnés par les gestionnaires d'OBNL pour participer à des initiatives qui optimisent les activités de transport sont les suivants :

- Le manque de temps. Plusieurs organismes estiment que modifier leurs systèmes pour adopter une approche collective exigera du temps qu'ils n'ont pas actuellement.
- Les coûts et la précarité de l'organisme : comme certains n'ont pas de financement récurrent, il est difficile de s'investir dans ce type de démarche.
- Un répondant souligne également que les dépannages alimentaires peuvent comporter des enjeux de confidentialité. Certains organismes profitent également des livraisons pour recueillir des informations et apporter un soutien sur d'autres aspects.

Section 4: Diagnostic des activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais

4.1 Introduction

Ce portrait a contribué à enrichir et à approfondir les connaissances sur les activités de stockage et de transport réalisées par les entreprises qui font de la mise en marché directe ainsi que les OBNL impliqués dans les circuits alimentaires. Nous avons maintenant une vue d'ensemble de la situation et une meilleure connaissance des pratiques dans les milieux, des enjeux et des besoins.

Actuellement, les recherches québécoises et canadiennes sur les activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires de proximité sont quasi inexistantes, mais l'enjeu commence néanmoins à être étudié dans les milieux de pratique et dans les écrits scientifiques québécois (Brisebois, 2017; Brisebois et Audet, 2018; Handfield, 2021; Institut d'innovation en logistique du Québec et Coopérative de solidarité Carbone, 2019; Mundler et coll., 2016; Vivre en Ville, 2018). L'optimisation de la logistique (transport et entreposage) arrive d'ailleurs au premier rang parmi les enjeux identifiés par Brisebois et Audet (2018) dans leur étude qui trace un portrait des systèmes alimentaires alternatifs au Québec. Les initiatives collectives sont aussi identifiées comme des solutions prometteuses pour optimiser la logistique au Canada (Mundler et coll., 2016), d'autant plus « que les autorités publiques québécoises incitent de plus en plus les producteurs à s'organiser et à se regrouper afin de consolider les circuits de proximité » (Laughrea, Mundler et Royer, 2018, p.112).

Du côté de l'Europe, les études sur les enjeux associés aux transports dans les circuits courts sont plus importantes et plusieurs initiatives de collaboration pour optimiser le transport sont en place (Raton et coll., 2020). « La question logistique est assez rapidement apparue dans les travaux consacrés aux circuits courts alimentaires, c'est-à-dire les circuits de commercialisation individuels ou collectifs comptant au maximum un intermédiaire entre l'agriculteur et le client final (Chaffotte et Chiffolleau, 2007) » (Blanquart et coll., 2015).

Dans cette dernière section, nous avons recours à cette documentation pour éclairer les principaux enjeux en Outaouais. Nous exposons tout d'abord les principaux constats tirés de cette étude en référant à la fois aux activités de transport et d'entreposage et aux entreprises et aux OBNL.

Nous proposons ensuite quelques pistes de réflexion dans le but d'optimiser les activités de transport et d'entreposage.

En guise de conclusion, nous faisons une synthèse des principaux points à retenir dans ce chapitre.

4.2 Les principaux constats

Constats 1 : L'ampleur des activités de transport et d'entreposage

L'étude a confirmé ce que l'on savait déjà dans le milieu. Les activités de transport et d'entreposage réalisés dans les circuits alimentaires de l'Outaouais sont nombreuses et comportent plusieurs défis. En combinant l'ensemble de ces activités qui sont souvent réalisées de façon séparée, l'étude a néanmoins permis de documenter et de détailler ses activités et de mesurer l'ampleur de la situation et, du même coup, le manque d'efficacité économique et énergétique. Rappelons quelques éléments :

- Les entreprises qui ont participé à l'enquête (29,4 % des entreprises en Outaouais) effectuent en moyenne 312 livraisons par mois à domicile chez leurs clients, 360 déplacements²⁵ pour distribuer leurs produits aux différents points de vente et la majorité (63,6 %) font également des déplacements pour les activités d'approvisionnement.
- Du côté des OBNL dans les circuits alimentaires, même si Moisson Outaouais chapeaute une grande partie du transport pour l'approvisionnement en denrée, les organismes font néanmoins plusieurs activités de transport. La moitié (55,6 %) des OBNL de notre échantillonnage se procurent des denrées auprès d'autres fournisseurs et 39,1 % livrent des denrées ou des repas à l'extérieur de l'organisme, dont plusieurs à des usagers (entre 1 et 145 livraisons par mois). Les OBNL qui ont participé à notre enquête (44,3 % des OBNL en Outaouais) effectuent 376²⁶ déplacements par mois pour ramasser ou distribuer leurs denrées. Cela inclut les activités de Moisson Outaouais.
- Les entreprises parcourent en moyenne de plus longues distances, alors que pour les OBNL, notamment ceux à Gatineau, les déplacements se font sur de plus courtes distances.
- Ce sont surtout de petits véhicules qui sont utilisés pour transporter les produits, souvent pour de petits volumes. L'espace est rarement utilisé au maximum et certains voyages se font souvent à vide (80,5 % d'espace inutilisé dans les véhicules des entreprises qui reviennent pour livrer les produits; 72 % d'espace inutilisé dans les véhicules des OBNL qui quittent pour aller chercher les denrées).

²⁵ Soit 90 déplacements réguliers par semaine.

²⁶ Soit 94 déplacements réguliers par semaine.

Il y a également une multiplication des installations d'entreposage :

- 69,9 % des entreprises possèdent un entrepôt et 15,7 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.
- La capacité de stockage des entreprises ayant répondu à l'enquête totalise 422 881 pi³ (11 976 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 441 chambres standards.
- En projetant les données recueillies à l'échelle de la région, nous estimons la capacité de stockage à 1 419 321 pi³ (40 196 m³) ou 1 478 chambres standards.
- 56 % des OBNL possèdent un entrepôt au sein de leur organisme et 28 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.
- La capacité de stockage des OBNL ayant répondu à l'enquête totalise 19 834 pi³ (562 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 21 chambres standards.

Ces activités sont coûteuses et énergivores, car elles sont réalisées principalement par les entrepreneurs ou les employés ou bénévoles des OBNL qui ont déjà une lourde charge de travail sur les épaules. Le coût élevé des services de distribution et de transport alimentaire est d'ailleurs le principal enjeu à court et moyen terme identifié par 58,5 % des entreprises. Il est également le deuxième enjeu mentionné à court terme (28,6 %) par les OBNL après la rareté de la main-d'œuvre.

Certains entrepreneurs estiment que ces coûts élevés sont un frein à l'essor de leur entreprise. Ce constat se retrouve également dans la littérature qui s'est intéressée à ses activités. « L'inefficacité de la logistique [le transport et l'entreposage sont les activités les plus importantes dans la logistique] est perçue comme un facteur explicatif de la difficulté actuelle des circuits courts à toucher plus de consommateurs et à répondre à leurs attentes en termes de disponibilité de produits et de praticité » (Raton et coll., 2020, p.7). Du même coup, il s'agit d'un enjeu de développement économique du secteur bioalimentaire, de gestion durable des ressources et de développement régional.

Constat 2 : Des activités réalisées de façon individuelle

Le deuxième constat qui se dégage de ce portrait est qu'il y a peu de collaboration pour réaliser les activités d'entreposage et le transport des produits. En général, les entreprises réalisent ces tâches en solo. Seulement :

- 7,2 % collaborent avec d'autres entreprises pour organiser le transport lié à la distribution des produits.
- 10,1 % font affaire avec un distributeur offrant des services de livraison.

- 10,6 % des entreprises collaborent avec d'autres entreprises pour aller chercher les commandes liées à l'approvisionnement.
- Très peu d'entreprises louent un entrepôt à l'extérieur de leur entreprise (1,2 %) ou encore louent leurs installations d'entreposage à d'autres entreprises (5,2 %).

Puisqu'une bonne partie de l'approvisionnement en denrées est prise en charge par Moisson Outaouais, la problématique est moins importante chez les OBNL. Mais les organismes qui font des activités de transport, notamment de la distribution, organisent tout de même ses tâches la plupart du temps de manière individuelle :

- 7,7 % collaborent avec d'autres organismes pour le transport associé à l'approvisionnement. Il n'y a pas de sous-traitant qui transporte les denrées.
- 11,1 % organisent le transport en collaboration avec d'autres OBNL pour la distribution des denrées.
- Bien que l'entreposage soit un enjeu majeur pour les OBNL, seulement 4 % entreposent leurs produits dans un entrepôt qu'elle loue à l'extérieur de l'organisme et peu d'OBNL (13,3 %) louent leurs installations d'entreposage à d'autres organismes.

Constat 3 : La complexité de ces activités

D'apparence simple au premier abord, les activités d'entreposage et de transport se révèlent fort complexes en réalité. Ce constat apparaît à plusieurs moments dans l'enquête, dans les détails fournis par les entrepreneurs sur ses activités ou encore lorsqu'ils expliquent leur tentative dans le passé pour mettre en place une démarche collective avec d'autres entreprises.

Il s'agit certes de l'un des principaux facteurs qui expliquent que ces activités se font en majorité de façon individuelle. La complexité et le temps qu'il faut consacrer pour mettre en place des initiatives de collaboration sont d'ailleurs l'un des premiers freins identifiés par les entrepreneurs pour y participer.

L'Outaouais a des défis particuliers dus à l'immensité du territoire, à la faible densité des entreprises et la distance, même en circuit court, que les entreprises doivent franchir pour distribuer leurs produits. Les entreprises sont dispersées sur le territoire tout comme les points de vente comme le révèlent les cartes des trajets présentés dans cette étude. Chaque produit est spécifique (conservation, température). « Cela en fait une logistique complexe, plus difficile à améliorer et rendre moins coûteuse que celle de la distribution en circuits longs pour laquelle on peut mobiliser le levier de la massification » (Raton et *coll.*, 2020, p.6). L'organisation du transport ou des activités d'entreposage avec d'autres entreprises ou organismes exige donc

« de grandes capacités d'organisation et de planification » (Plateau, Holzemer, Nyssens et Maréchal, 2016).

Les activités de transport et d'entreposage sont souvent regroupées dans la littérature sous le terme de logistique. Ce mot qui renvoie à l'ensemble des moyens à prendre pour gérer, organiser et administrer toutes les activités dans une entreprise témoigne en quelque sorte de cette complexité.

Constat 4 : Accroissement de ces enjeux dans le futur

Plusieurs tendances nous indiquent que ces activités augmenteront dans le futur. Il y a en effet un essor des entreprises qui commercialisent leurs produits en Outaouais et, parmi celles qui sont déjà en place, plusieurs souhaitent augmenter leur production et élargir leur marché dans les années à venir (Doucet, 2023). La hausse des besoins en matière de sécurité alimentaire entraînera aussi une augmentation des besoins pour l'entreposage et le transport dans les OBNL. La distribution des denrées auprès des familles devient une nécessité pour des OBNL dans les MRC avec l'absence du transport en commun. L'augmentation de l'inflation et du prix de l'essence a également un impact majeur sur ses activités.

En outre, il y a un manque important d'espace d'entreposage.

- Plusieurs espaces d'entreposage dans les OBNL sont utilisés au maximum de leurs capacités. D'ailleurs, 46,7 % des OBNL refusent des denrées parce que leur espace d'entreposage est insuffisant ou encore inadéquat. 63 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace pour congeler les denrées dans les prochaines années. Mais les besoins pour les autres types d'entreposage sont également importants : 48 % des OBNL ont mentionné un besoin pour un espace de stockage à température ambiante et 59 % pour un stockage réfrigéré.
- 28 % des entreprises de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace réfrigéré dans les prochaines années, comparativement à 25 % pour l'entreposage congelé et 24 % pour un espace à température ambiante. En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises agricoles et de transformation alimentaire de l'Outaouais, nous estimons la capacité de stockage souhaitée à 1 953 292 pi³ (55 318 m³), soit 556 chambres standards de plus que la capacité actuelle.

Ces enjeux seront exacerbés par la difficulté de trouver des ressources adéquates pour les réaliser. À l'heure actuelle, plusieurs organismes et entreprises ont déjà de la difficulté à trouver

de la main-d'œuvre ou des bénévoles pour livrer les produits. Il s'agit d'un enjeu mentionné à court ou moyen terme par 57,1 % des organismes et 43,1 % des entreprises en Outaouais.

Les besoins de réfrigération seront également de plus en plus importants. Actuellement, comme la majorité des entreprises et des OBNL utilisent de petits véhicules (de promenade, pick-up, fourgonnettes, etc.) pour transporter leurs produits, ils n'ont pas d'espace de réfrigération ou de congélation²⁷. Ainsi, le manque de camions réfrigérés et la difficulté de maintenir la chaîne de froid est un enjeu à court terme ou moyen terme pour 46,1 % des entreprises et pour 42,9% des OBNL qui font des activités de transport.

4.3 Quelques pistes de réflexion pour optimiser les activités de transport et d'entreposage

Quelles actions doit-on cibler pour optimiser l'organisation logistique pour réduire les coûts économiques et environnementaux ainsi que la charge de travail liée aux tâches logistiques ? En nous appuyant sur les données de l'enquête et la revue de littérature, nous proposons quelques pistes de réflexion autant pour les entreprises que pour les OBNL qui font le même type d'activités et qui font face aux mêmes défis comme le révèle l'enquête.

Ces solutions sont presque toujours associées à des activités de coopération qui sont appelées « collectifs logistiques » ou « coopération logistique » et font l'objet d'une littérature grandissante, surtout du côté de l'Europe (Blanquart et coll., 2015; Cassière et coll., 2021; Lacombe, 2013; Laughrea, Mundler et Royer, 2018; Raimbert et Raton, 2021a; Roy et coll., 2006). Les gains que procurent ces initiatives ont d'ailleurs été démontrés. « Les collaborations logistiques en circuits courts permettent aux producteurs de réduire leur temps et leur charge de travail, ainsi que leurs coûts logistiques par la répartition des tâches, la mutualisation d'outils logistiques » (FNCUMA, 2013).

Outil de connaissance et de sensibilisation

D'abord, le fait de s'être intéressé à ces activités et de disposer d'un portrait-diagnostic détaillé est un résultat en soi. Cette étude agit en quelque sorte comme un premier outil de connaissance nécessaire pour développer une vision commune. Elle permet également de se sensibiliser à ces problématiques, et dans une moindre de mesure, elle pourrait agir comme un incitatif pour le développement d'initiative d'optimisation des activités de transport et d'entreposage dans le futur. Bref, l'étude amorce en quelque sorte une démarche réflexive sur les besoins du milieu. Il

²⁷ Néanmoins, plusieurs utilisent des boîtes isolantes ou des glacières

s'agissait d'ailleurs de l'un des objectifs des partenaires de l'ESBO avec la réalisation de ce portrait-diagnostic.

Il serait néanmoins possible d'aller plus loin en réalisant un réel outil synthèse vulgarisé qui combinerait diverses informations utiles aux entreprises et aux OBNL tout en agissant comme un outil de sensibilisation. Certains répondants dans l'enquête ont d'ailleurs indiqué qu'ils étaient à la recherche de diverses informations pour mieux organiser l'entreposage et le transport. Le manque de soutien et d'information pour organiser la logistique du transport est également un enjeu, surtout à moyen terme, pour la moitié des entreprises et un tiers des OBNL. Cela témoigne d'un intérêt pour maximiser les activités de transport dans le futur.

Cet outil synthèse pourrait mettre de l'avant les informations suivantes :

- Quelques constats tirés de la présente étude;
- Des informations techniques sur l'entreposage et le transport;
- La monétisation des coûts pour sensibiliser aux coûts réels engendrés par les activités de transport et d'entreposage (par exemple, calcul des coûts du véhicule, de l'essence, des assurances, des amortissements, et de l'entretien et calcul du temps consacré au transport incluant le chargement et le déchargement, etc.);
- Les alternatives possibles pour l'organisation du transport et de l'entreposage et les bonnes pratiques;
- Les retombées (notamment sur les coûts et le temps) engendrées par la mise en place de collaborations pour réaliser ses activités logistiques.

Il existe déjà des outils similaires dans d'autres organismes. Par exemple, dans le cadre de son Chantier durable des denrées et à la suite de la réalisation d'un portrait (Institut d'innovation en logistique du Québec et Coopérative de solidarité Carbone, 2019), le Carrefour Bioalimentaire Laurentides a réalisé un « plan logistique et de transport durable des denrées – volet sécurité alimentaire »²⁸. Dans le plan, on y indique qu'elle dressera « un bilan de l'utilisation des meilleures pratiques logistiques au sein du réseau d'aide alimentaire dans la région des Laurentides » ainsi qu' « un cadre de référence de bonnes pratiques ». Cet outil pourrait être adapté et partagé aux organismes de l'Outaouais et un outil similaire pourrait être réalisé pour les entreprises.

En outre, au Québec, l'organisme Vivre en Ville (2013; 2018) a une expertise dans la réalisation d'outils vulgarisée et s'est déjà intéressé à ces questions de logistique.

²⁸ Ces documents sont disponibles au lien suivant : <https://www.carrefourbioalimentaire.org/chantier-transport-durable-des-denr%C3%A9es>

Incidatifs pour la mise en relation des acteurs et la mise en place de stratégies

Dans la même veine, la mise en place d'un cadre propice aux pratiques de coopérations et de mutualisation est également une piste de solution intéressante. La mise en relation des acteurs pour partager l'information ou encore la création de groupes de travail sont reconnues pour stimuler l'émergence de solutions innovatrices adaptées au besoin (FNCUMA, 2013).

Dans l'enquête, l'une des solutions identifiées par les entrepreneurs était d'obtenir un soutien financier pour soutenir et développer leurs activités d'entreposage et de transport. L'enjeu de la précarité a également été identifié comme un frein majeur chez les OBNL pour optimiser les activités d'entreposage et de transport. Nous reprenons ici l'idée d'un soutien financier, mais avec une autre visée.

En effet, du soutien financier pourrait être mis en place pour favoriser les projets de coopération qui visent à optimiser les activités d'entreposage et de transport. L'enquête a révélé que c'est souvent le temps et le financement qui manquent aux entreprises et aux OBNL pour organiser le tout. « La complexité du problème, le manque de données et un fonctionnement des acteurs en permanence « la tête dans le guidon » n'incitent malheureusement pas à prendre le temps de la réflexion et à investir dans une logistique optimisée » (Plateau, Holzemer, Nyssens et Maréchal, 2016, p.5).

Un soutien financier permettrait donc à de petits groupes d'entreprises et d'OBNL de s'attarder davantage à ces défis et de trouver une solution adaptée à leurs besoins. D'ailleurs, ouvrons une parenthèse, pour souligner l'importance d'impliquer les entreprises et les OBNL qui profiteront de toute initiative qui sera mise en place. « De ce fait, toute stratégie d'accompagnement devrait d'une part, être intensive en connaissances et d'autre part, se porter prioritairement sur la mise en relation des acteurs potentiellement concernés afin qu'ils co-construisent des solutions adaptées à leurs problèmes logistiques, sous peine de risquer un rejet de solutions exogènes, certes potentiellement performantes d'un point de vue environnemental, mais trop éloigné des besoins » (Vaillant et coll., 2017).

L'accompagnement de ces groupes par une organisation permettrait de développer une expertise en Outaouais et d'identifier les retombées. Cet incitatif est également directement lié au développement d'un système alimentaire durable : « Le travail sur l'amélioration de la logistique est perçu comme d'autant plus important que cette dimension est reconnue comme un levier d'amélioration de la durabilité des circuits alimentaires courts de proximité » (Raton et coll., 2020, p.7). L'enjeu de l'environnement, explique un entrepreneur dans notre enquête, est certes un incitatif pour modifier nos pratiques : « L'impact environnemental positif (et appuyé par des études) d'un changement dans le transport et l'entreposage, explique-t-il, serait une raison de changer nos pratiques ».

Comme les défis de la logistique ne sont pas spécifiques à l'Outaouais, la mise en place d'un programme pour soutenir ces initiatives à l'échelle du Québec serait certes pertinente. Ailleurs, « la mise en place de politiques publiques pour une logistique des circuits courts plus durables semble avoir un effet favorable sur l'acceptabilité de nouvelles pratiques » (Blanquart et coll., 2015).

Miser sur des initiatives existantes ou en devenir

Une autre solution à privilégier et qui a été évoquée de différentes manières par les entrepreneurs et OBNL qui ont participé à l'enquête est de miser sur les initiatives ou les infrastructures existantes ou en devenir.

Dans l'enquête, des entrepreneurs ont souligné qu'il y avait bon nombre de bâtiments à vendre ou à louer qui pourraient faire office d'entreposage dans certains territoires en Outaouais. À cet égard, « la cave d'un restaurant, une école de danse ou tout autre espace stratégiquement localisé peut servir d'espace pour stocker. Des problèmes de conflits d'usage ou d'hygiène peuvent apparaître, mais ils sont à régler au cas par cas » (Plateau, Holzemer, Nyssens et Maréchal, 2016).

À cet égard, des entreprises et des OBNL, déjà bien implantés dans le milieu, ont manifesté leurs intérêts pour développer des installations d'entreposage collectif. La moitié des entreprises et des OBNL qui ont participé à l'enquête ont d'ailleurs indiqué qu'elles seraient très intéressées ou peut-être intéressées à profiter d'un entrepôt collectif ou encore d'une location d'espace dans une entreprise ou un OBNL à proximité. Comme ces installations répondent à des besoins criants identifiés dans la présente étude, elles pourraient être soutenues notamment pour la recherche du financement et pour identifier les utilisateurs potentiels et leurs besoins (période de l'année, température et niveau d'humidité variée, certifications et normes, système de génératrice de secours, coûts de location raisonnable, etc.).

En outre, même si l'objectif de l'étude n'était pas de s'attarder aux pratiques des organisations, trois acteurs qui ont une expertise dans la logistique du transport et de l'entreposage nous viennent en tête en dehors des partenaires de cette étude et des entrepreneurs.

- D'abord, Moisson Outaouais organise une grande partie de l'approvisionnement en denrées dans la région. L'organisation a donc développé une solide expertise dans le transport, mais également dans l'entreposage des denrées.

- Ensuite, le Marché de l’Outaouais²⁹, le plus grand marché fermier régional en ligne, qui a été créé en 2008 et qui regroupe actuellement plus de 100 producteurs aux quatre coins de l’Outaouais, a développé une certaine expertise pour le développement du transport et sur les facteurs à prendre en considération pour bien localiser une initiative.
- Plus récemment, une nouvelle initiative, Alveoli³⁰, a fait son apparition dans le paysage de l’Outaouais. Son objectif de partager et de mutualiser des ressources entre les acteurs des maillons de la chaîne agroalimentaire à partir d’une plateforme Internet ressemble drôlement à certaines initiatives de collaboration envisagées dans les solutions à mettre en place. Néanmoins, cette initiative est encore peu connue et peu utilisée.

Leur expertise pourrait donc être mobilisée, à divers moments, dans le cadre de la mise en place d’une initiative pour optimiser l’entreposage ou le transport.

Associer l’initiative au développement de nouveaux marchés

Dans l’enquête, l’initiative qui a retenu le plus l’attention des entreprises (64,8 % qui sont très intéressés ou peut-être intéressés) est le service régional regroupant les livraisons et les volumes pour accéder à de nouveaux marchés. À divers moments dans l’enquête, des liens sont également faits entre le transport et l’objectif d’accentuer la commercialisation des produits. Mentionnons également que du côté de l’entreposage, certains entrepreneurs ont identifié des liens avec un espace pour la transformation. Ailleurs aussi l’idée de combiner le transport et la commercialisation retient habituellement l’attention des entreprises. En effet, la coopération en lien avec les activités de logistique « est avant tout perçue comme un moyen d’atteindre de nouveaux marchés et non pas comme une option alternative pour desservir une clientèle existante ou repenser ses circuits de vente sans toutefois accroître l’activité globale » (Blanquart et coll., 2015).

Cette idée est d’autant plus intéressante qu’une autre étude récente sur la transformation alimentaire en Outaouais a confirmé qu’un nombre élevé d’entreprises souhaitent accroître leurs ventes dans les prochaines années (Doucet, 2023). Ainsi, « l’organisation logistique collective permet d’accéder à de nouveaux marchés, comme la restauration collective par exemple, en groupant les livraisons et les volumes » (FNCUMA, 2013). Le projet proposé dans l’enquête, soit un service régional, était certes d’envergure. Néanmoins, d’autres projets de moindre envergure qui permettraient d’organiser le transport afin d’alimenter un commerce ou un marché

²⁹ Pour en savoir plus : <https://info.marcheoutaouais.com>

³⁰ Pour en savoir plus : <https://www.alveoli.ca>

spécifique pourraient être envisagés. Cela nécessite néanmoins d'organiser la commercialisation en amont.

Les facteurs commerciaux sont également à considérer dans la mise en place d'espace collectif d'entreposage. « Il est possible de réaliser des stocks dans les points relais où les produits seront cherchés par le consommateur postérieurement à la livraison ou directement à l'usine/atelier » (Plateau, Holzemer, Nyssens et Maréchal, 2016).

Lorsque l'on observe les cartes des principaux trajets effectués par les entreprises et dans une moindre mesure les OBNL, des corridors commerciaux qui mènent principalement à Gatineau se dessinent : de la MRC de Pontiac vers l'Est, de la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau vers le sud en passant par la MRC des Collines-de-l'Outaouais; de la MRC Papineau vers l'Ouest, mais également vers l'Est pour accéder à des marchés hors régions (Laurentides, Montréal).

Plusieurs autres solutions pertinentes envisagées dans l'enquête

Dans l'enquête, nous présentons également plusieurs types d'initiatives avec des variantes afin d'identifier l'intérêt des entreprises et des OBNL d'y participer. Ces initiatives collectives rejoignent l'intérêt de plusieurs entreprises et OBNL, surtout si on tient compte des freins mentionnés dans l'enquête qui les empêcheraient d'y participer. Ces initiatives méritent d'être considérées. Surtout qu'on observe une certaine constance dans les déplacements en Outaouais, avec plusieurs entreprises et OBNL qui font les mêmes trajets de façon régulière. Rappelons ces initiatives :

- 51,4 % des entrepreneurs et 75 % des OBNL seraient potentiellement intéressés à louer un espace dans un entrepôt collectif à proximité ou encore dans un OBNL (respectivement 57,2 % et 50 %) ou dans une entreprise privée (respectivement 48,6 % et 33,3 %). En contrepartie, 21,4 % des entrepreneurs seraient intéressés à louer leur espace d'entreposage non utilisé à une autre entreprise.
- 63 % des entreprises et 85,7 % des OBNL qui livrent des denrées seraient potentiellement intéressés par un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport.
- Un service de livraison collectif structuré et périodique avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe intéresserait possiblement 59,3 % des entreprises et la moitié des OBNL qui font des activités de distribution.
- Le service de location de véhicules et de camions réfrigérés rejoint l'intérêt de 59,2 % des entreprises et 57,1 % des OBNL qui font de la distribution.

- La participation à une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments intéresse potentiellement 57,4 % des entreprises et la moitié des OBNL qui distribuent des denrées.
- La mise en place d'un système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour intéresse 55,6 % des entreprises et 67 % des OBNL qui font des activités de distribution. Ce type d'initiative pourrait faire l'objet d'un financement comme discuté plus haut.
- C'est la possibilité de transporter d'autres produits lorsque le véhicule n'est pas rempli au maximum de sa capacité qui suscite le moins d'intérêt. Il y aurait néanmoins une possibilité de capter l'intérêt de 42,6 % des entreprises.

L'intérêt des entrepreneurs et des OBNL pour maximiser les activités de transport et d'entreposage est donc bien présent. Mais les freins pour y participer sont également importants, notamment la complexité des activités et la diversité des pratiques des entreprises et des organismes que nous avons évoquées plus haut dans les principaux constats. À cet égard, « la coopération logistique est considérée comme particulièrement difficile à mettre en place (Roy et coll., 2006), nécessitant la mise en commun de ressources, comme des véhicules ou des informations stratégiques et leur gestion commune » (Raimbert et Raton, 2021, p.2). Les freins mentionnés par les répondants peuvent également être envisagés comme des facteurs à prendre en considération dans la mise en place d'une initiative, quelle qu'elle soit. Dans cette optique, voici les cinq principales conditions à prendre en compte selon les entrepreneurs et gestionnaires de l'enquête afin de susciter une meilleure adhésion aux initiatives collectives :

- Simplicité et facilité d'utilisation pour économiser du temps.
- Coûts d'adhésion et d'utilisation accessibles.
- La distance notamment pour la location d'un espace d'entreposage. Les entreprises seraient prêtes à parcourir 23 km en moyenne pour ce service alors que la distance moyenne est de 13 km pour les OBNL.
- Fiabilité et disponibilité du service, notamment pour de courtes périodes.
- Certitude que la qualité du produit sera préservée et que les conditions de livraison seront respectées.
- Prise en compte des différences organisationnelles entre les entreprises et des spécificités de leurs produits (conditions de conservation, contraintes réglementaires et sanitaires, etc.).

Pistes pour aller plus loin

Dans cette étude, nous nous sommes intéressés aux pratiques de transport et d'entreposage des entreprises agricoles qui font de la mise en marché directe, des transformateurs, des OBNL et dans une moindre mesure des distributeurs. Néanmoins, d'autres acteurs d'importances ont également des activités similaires. Nous pensons par exemple aux restaurateurs, aux détaillants (par exemple les supermarchés et les épiceries) ou encore aux entreprises agricoles plus traditionnelles. Ce sont tous des acteurs potentiels qui pourraient également être impliqués dans les stratégies.

En outre, l'analyse des réseaux de distribution a fait apparaître un autre enjeu, soit celui de la sécurité alimentaire et des déserts alimentaires. Bien que ce sujet dépasse l'objectif de la présente étude, nous en avons fait un traitement préliminaire dans le cadre d'un autre document.

Finalement, les enjeux associés à logistique dans les circuits alimentaires de proximité sont un sujet émergent qui est appelé à prendre de plus en plus de place dans le milieu de la pratique et scientifique au Québec. Nous aurons donc de plus en plus de connaissances et d'outils pour faire face à ces enjeux.

Faits saillants sur le diagnostic des activités de transport et d'entreposage dans les circuits alimentaires en Outaouais

Constats 1 : L'ampleur des activités de transport et d'entreposage

- L'étude a permis de documenter et de détailler les activités de transport et d'entreposage et de mesurer l'ampleur de la situation et, du même coup, le manque d'efficacité économique et énergétique. Les entreprises qui ont participé à l'enquête (29,4 % des entreprises en Outaouais) effectuent en moyenne 312 livraisons par mois à domicile chez leurs clients, 360 déplacements pour distribuer leurs produits aux différents points de vente et la majorité fait des déplacements pour les activités d'approvisionnement. Du côté des OBNL dans les circuits alimentaires, même si Moisson Outaouais chapeaute une grande partie du transport pour l'approvisionnement en denrée, les OBNL qui ont participé à notre enquête (44,3 % des OBNL en circuit alimentaire) effectuent 376 déplacements par mois pour ramasser ou distribuer leurs denrées, incluant les activités de Moisson Outaouais.
- L'espace est rarement utilisé au maximum et certains voyages se font souvent à vide : 80,5 % d'espace inutilisé dans les véhicules des entreprises qui reviennent pour livrer les produits; 72 % d'espace inutilisé dans les véhicules des OBNL qui quittent pour aller chercher les denrées.
- 69,9 % des entreprises possèdent un entrepôt et 15,7 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans alors que 56 % des OBNL possèdent un entrepôt au sein de leur organisme et 28 % estiment qu'ils en auront besoin d'ici 5 ans.
- La capacité de stockage des entreprises ayant répondu à l'enquête totalise 422 881 pi³ (11 976 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 441 chambres standards. En projetant les données recueillies à l'échelle de la région, nous estimons la capacité de stockage à 1 419 321 pi³ (40 196 m³) ou 1 478 chambres standards. La capacité de stockage des OBNL ayant répondu à l'enquête totalise 19 834 pi³ (562 m³). Cette superficie représente l'équivalent de 21 chambres standards.

Constat 2 : Des activités réalisées de façon individuelle

- Il y a peu de collaboration pour réaliser les activités d'entreposage et de transport des produits. En général, les entreprises et les OBNL réalisent ces tâches en solo.

Constat 3 : La complexité de ces activités

- D'apparence simple au premier abord, les activités d'entreposage et de transport se révèlent fort complexes en réalité. Il s'agit certes de l'un des principaux facteurs qui expliquent que ces activités se font en majorité de façon individuelle. La complexité et le temps qu'il faut consacrer pour mettre en place des initiatives de collaboration sont d'ailleurs l'un des premiers freins identifiés par les entrepreneurs pour y participer.

- L'Outaouais a des défis particuliers dus à l'immensité du territoire, à la faible densité des entreprises et la distance, même en circuit court, que les entreprises doivent franchir pour distribuer leurs produits. Les entreprises sont dispersées sur le territoire tout comme les points de vente. Chaque produit est spécifique (conservation, température, etc.).

Constat 4 : Accroissement de ces enjeux dans le futur

- Plusieurs tendances nous indiquent que ces activités augmenteront dans le futur. Il y a un essor des entreprises qui commercialisent leurs produits en Outaouais et, parmi celles qui sont déjà en place, plusieurs souhaitent augmenter leur production et élargir leur marché dans les années à venir. La hausse des besoins en matière de sécurité alimentaire entraînera aussi une augmentation des besoins pour l'entreposage et le transport dans les OBNL.
- Plusieurs espaces d'entreposage dans les OBNL sont utilisés au maximum de leurs capacités. D'ailleurs, 46,7 % des OBNL refusent des denrées parce que leur espace d'entreposage est insuffisant ou encore inadéquat. 63 % des répondants de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace pour congeler les denrées dans les prochaines années. Mais les besoins pour les autres types d'entreposage sont également importants : 48 % des OBNL ont mentionné un besoin pour un espace de stockage à température ambiante et 59 % pour un stockage réfrigéré.
- 28 % des entreprises de l'enquête souhaiteraient agrandir ou se doter d'un espace réfrigéré dans les prochaines années, comparativement à 25 % pour l'entreposage congelé et 24 % pour un espace à température ambiante. En projetant les données recueillies de l'enquête à l'ensemble des entreprises agricoles et de transformation alimentaire de l'Outaouais, nous estimons la capacité de stockage souhaitée à 1 953 292 pi³ (55 318 m³), soit 556 chambres standards de plus que la capacité actuelle.
- Ces enjeux seront exacerbés par la difficulté de trouver des ressources adéquates pour les réaliser et par les besoins de réfrigération qui sont également de plus en plus importants.

Quelques pistes de réflexion pour optimiser les activités de transport et d'entreposage

- En nous appuyant sur les données de l'enquête et la revue de littérature, nous proposons quelques pistes de réflexion autant pour les entreprises et les OBNL qui font le même type d'activités et qui font face aux mêmes défis comme le révèle l'enquête.
- Ces solutions sont presque toujours associées à des activités de coopération qui ont démontré ailleurs qu'elles permettaient réellement de réduire le temps et la charge de travail des entreprises et OBNL.

Outil de connaissance et de sensibilisation

- Ce portrait-diagnostic agit comme un premier outil de connaissance nécessaire pour développer une vision commune et sensibiliser à ces problématiques. Il serait possible d'aller

plus loin en réalisant un réel outil synthèse de sensibilisation qui combinerait diverses informations utiles aux entreprises et aux OBNL : constats tirés de la présente étude, informations techniques sur l'entreposage et le transport, monétisation des coûts réels des activités de transport et d'entreposage, alternatives possibles pour l'organisation du transport et de l'entreposage; les retombées pour les entreprises et les OBNL.

- Il existe déjà des outils similaires dans d'autres organismes.

Inciatifs pour la mise en relation des acteurs et la mise en place de stratégies

- La mise en relation des acteurs pour partager l'information ou encore la mise en place de groupes de travail sont reconnues pour stimuler la mise en place de solutions innovatrices adaptées au besoin.
- Un soutien financier pourrait être disponible pour favoriser les projets de coopération qui visent à optimiser les activités d'entreposage et de transport. L'enquête a révélé que c'est souvent le temps et le financement qui manquent aux entreprises et aux OBNL pour organiser le tout. Ce soutien permettrait à de petits groupes de s'attarder davantage à ces défis et de trouver une solution adaptée à leurs besoins. Cet incitatif est également directement lié au développement d'un système alimentaire durable.
- Comme les défis de la logistique ne sont pas spécifiques à l'Outaouais, la mise en place d'un programme pour soutenir ces initiatives à l'échelle du Québec serait certes pertinente.

Miser sur des initiatives existantes ou en devenir

- Une autre solution à privilégier et qui a été évoqué de différentes manières par les entrepreneurs et OBNL qui ont participé à l'enquête est de miser sur les initiatives ou les infrastructures existantes ou en devenir. À cet égard, des entreprises et des OBNL, déjà bien implantés dans le milieu, ont manifesté leurs intérêts pour développer des installations d'entreposage collectif. D'autres acteurs qui ont également une expertise dans la logistique du transport et de l'entreposage pourraient être mobilisés à divers moments, dans le cadre de la mise en place d'une initiative pour optimiser l'entreposage ou le transport.

Associer l'initiative au développement de nouveaux marchés

- À divers moments dans l'enquête, des liens sont faits par les entrepreneurs entre le transport et l'objectif d'accentuer la commercialisation des produits. Une autre étude récente sur la transformation alimentaire en Outaouais a d'ailleurs confirmé qu'un nombre élevé d'entreprises souhaitent accroître leurs ventes dans les prochaines années. Des projets qui permettraient d'organiser le transport afin d'alimenter un commerce ou un marché spécifique pourraient être envisagés.
- Les corridors commerciaux sont des facteurs importants à prendre en considération dans la mise en place d'un service de transport ou d'entreposage. Les cartes des principaux trajets effectués par les entreprises et dans une moindre mesure les OBNL identifient des corridors commerciaux qui mènent principalement à Gatineau.

Plusieurs autres solutions pertinentes envisagées dans l'enquête

- Plusieurs autres types d'initiatives ont capté l'intérêt des entreprises et des OBNL dans l'enquête : la location d'un espace dans un entrepôt collectif à proximité ou encore dans un OBNL ou dans une entreprise privée; un service consistant à tisser des liens d'affaires entre les entreprises ayant besoin d'un service de transport; un service de livraison collectif structuré et périodique avec une camionnette et un chauffeur salarié dédié à l'ensemble du groupe; un service de location de véhicules et de camions réfrigérés; une plateforme Internet de covoiturage permettant d'identifier les opportunités de transport (aller et retour) pour la livraison des aliments; la mise en place d'un système de colivraison avec un nombre restreint de producteurs/transformateurs qui livrent tour à tour.
- L'intérêt est bien présent. Mais les freins pour y participer sont également importants. Ces freins peuvent être envisagés comme des facteurs à prendre en considération afin de susciter une meilleure adhésion aux initiatives collectives :
 - Simplicité et facilité d'utilisation pour économiser du temps.
 - Coûts d'adhésion et d'utilisation accessibles.
 - Fiabilité et disponibilité du service.
 - Certitude que la qualité du produit sera préservée et que les conditions de livraison seront respectées.
 - Prise en compte des différences organisationnelles entre les entreprises et des spécificités de leurs produits (durée de vie, contraintes réglementaires et sanitaires, etc.).

Références bibliographiques

Aubry, C., et Y. Chiffolleau (2009). Le développement des circuits courts et l'agriculture périurbaine: histoire, évolution en cours et questions actuelles. *Innovations Agronomiques*, vol. 5, p. 53 à 67.

Auclair, F. (2014). *Organisation collective de la logistique dans les circuits courts alimentaires*. FNCUMA. http://www.cuma.fr/sites/default/files/2014_03_28_dossier_collaborations_logistique_s_circuits_courts.pdf

Audet, R., S. Lefèvre et M. El-jed (2015). La mise en marché alternative de l'alimentation à Montréal et la transition socio-écologique du système agroalimentaire. *Les cahiers de recherche OSE*, n° 1, juin 2015, 31 p.

Blanquart, C., A. Gonçalves, G. Raton et L. Vaillant (2015). Vecteurs et freins d'une logistique plus durable dans les circuits courts : le cas du Nord-Pas-de-Calais. ASRLDF, Jul 2015, Montpellier, France.

Brisebois, É. et R. Audet (2018). Portrait des systèmes alimentaires alternatifs au Québec : enjeux, organisation et défis. *Contributions de la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique no 3*, 27 p.

Brisebois, É. (2017). *Le système agroalimentaire alternatif montréalais face au problème du gaspillage alimentaire : quels discours et pratiques pour contribuer à la transition socioécologique?* Mémoire de maîtrise. Université du Québec à Montréal, <https://archipel.uqam.ca/10642/>

Cassière, F., V. Noireaux et J. Edzengte (2021). La construction d'une infrastructure logistique : objet-frontière dans les circuits de proximité. *Logistique et Management*, vol. 29, Numéro spécial « Rencontres internationales de la recherche en logistique 2020 », p. 241 à 251.

Chaffotte I. et Y. Chiffolleau (2007). Vente directe et circuits courts : évaluations, définitions, typologie, *Les cahiers de l'observatoire C.R.O.C*, n°1, 8 p.

Coté, N. (2016, 17 novembre). *Alimentation : des groupes d'achats pour économiser*. Économies et cie. Récupéré de <https://economiesetcie.com/2016/11/groupe-dachats/>

Doucet, Chantale, en collaboration avec Jacob Gagné-Montcalm (2023). *Portrait-diagnostic de la transformation alimentaire en Outaouais*. Observatoire du développement de l'Outaouais, Étude mandatée par les partenaires de l'Entente sectorielle de développement du secteur

bioalimentaire de l'Outaouais, 332 pages. Disponible en ligne : <https://odooutaouais.ca/transformation-alimentaire/>

Doucet, C. (2020). *Le modèle agricole territorial*. Nouveaux rapports entre agriculture, société et territoire. Presses de l'Université du Québec, Collection Initiatives, 152 p.

Forest Lavoie Conseil (2023). *Étude des besoins et de la demande de services d'abattage des producteurs agricoles des Laurentides*. Rapport final présenté à la Fédération régionale de l'UPA – Outaouais - Laurentides et au Carrefour Bioalimentaire Laurentides et Outaouais, 206 pages.

Gonçalves, A. (2013). Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité, *Développement durable et territoires*, Vol. 4, n°3 | Octobre 2013.

Gonçalves, A. (2013). La performance des organisations logistiques des circuits courts de distribution : une analyse des déterminants et leviers d'amélioration. *Économies et finances*. Université Lille 1, 2013. Français.

Goncalves, A., G. Raton et F. Wallet (2019). Des solutions logistiques collectives pour améliorer les performances de l'alimentation de proximité. *Colloque INRA, Reterritorialisation de l'alimentation : quelles contributions à la durabilité des systèmes alimentaires?* Nov 2019, Paris, France. 10 p.

Handfield, M. avec la coll. de N. Devaux, A. Lebel et D. Laberge (2021) *Transport et distribution des aliments. Portrait de la situation au Bas-Saint-Laurent*. Rapport de recherche remis à la Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV), UQAR, 82 p.

Institut de l'innovation en logistique du Québec et Coop Carbone (2019). Carrefour bioalimentaire Laurentides (2019). *Optimisation logistique pour le développement d'un plan de transport durable des denrées dans les Laurentides*. Étude mandatée par le Carrefour Bioalimentaire des Laurentides, 136 p. https://www.carrefourbioalimentaire.org/files/ugd/3e629c_2f8f557f9e5d496791c89e09227735e6.pdf

Kacioui-Maurin, É., J. Lazzeri Gracia-Campo, B. Mésini et V. Michon (2021). La logistique, un levier au développement des circuits alimentaires de proximité : étude de cas dans la restauration collective en région Sud, *Logistique & Management*, 29:4, p. 267 à 281.

Kacioui-Maurin, É., J. Lazzeri Gracia-Campo, B. Mésini et V. Michon (2021). La logistique, un levier au développement des circuits alimentaires de proximité : étude de cas dans la restauration collective en région Sud, *Logistique & Management*, 29:4, p. 267 à 281.

Lacombe C. (2013). *Organiser les collaborations logistiques dans les circuits alimentaires de proximité : Quelle place pour le réseau Cuma et la coopération agricole de production?* mémoire fin d'études, France, septembre 2013.

Laughrea S., P. Mundler et A. Royer (2018). Les coopératives alimentaires en circuits courts : Quelles motivations d'adhésion et d'engagement chez les agriculteurs? *RECMA*, vol. 347, n°1, p. 111 à 127.

Lerman, T., G. Feenstra et D. Visher (2012). *A Practitioner's Guide to Resources and Publications on Food Hubs and Values-Based Supply Chains : A Literature Review*, Agricultural Sustainability Institute, University of California, Davis, 17 p.

Le Velly, R., C. Chazoule, M. Crosnier (2021). Comment « faire SYAM » ? Observation de trois circuits alimentaires territorialisés, *Sociologies pratiques*, 2021/2 (N° 43), p. 129 à 137.

Masson, S. et R. Petiot (2013). Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation, *Géographie, économie, société*, 2013/4 (vol. 15), p. 385 à 412.

Messmer, J.-G. (2013). *Les circuits courts multi-acteurs : émergence d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires*, Institut national de recherche agronomique (INRA), 69 p.

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. (2023). *Bottin : consommation et distribution alimentaires en chiffres*, Édition 2022. https://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Publications/Bottin_consommation_distribution.pdf

Mundler P., S. Laughrea, J. Jean-Gagnon et A. Royer (2016). *Action collective et compétitivité des exploitations agricoles engagées dans les circuits de proximité*. Rapport final remis au MAPAQ dans le cadre des projets Innov'action. Québec, Université Laval, 142 p. + annexes.

Mundler, P. et L. Rumpus (2012). The energy efficiency of local food systems: A comparison between different modes of distribution, *Food Policy*, n°37, p. 609 à 66.

Mundler P. et S. Laughrea (2015). Circuits alimentaires de proximité. Quels bénéfices pour le développement des territoires? Étude de cas dans trois territoires québécois. Rapport final de recherche remis au CIRANO. Québec : Université Laval. 124 pages + annexes.

Noireaux, V., F. Cassière et J. Edzengte (2020). Stratégie collective logistique des agriculteurs : une difficile équation. AIRL 13ème Rencontres Internationales de la Recherche en Logistique et en Supply Chain Management, Oct 2020, Le Havre, France.

Noireaux, V. (2017). Rôle des supply chains locales dans la résilience des territoires : l'exemple des produits alimentaires en Auvergne. *Logistique & Management*, 3 (25), p. 225 à 237.

Praly, C., C. Chazoule, C. Delfosse et P. Mundler (2014). Les circuits de proximité, cadre d'analyse de la relocalisation des circuits alimentaires. *Géographie, Économie, Société*, 16(4), p. 455 à 478.

Pirog R., T. Van Pelt, K. Enshayan et E. Cook (2001). *Food, Fuel, and Freeways: An Iowa perspective on how far food travels, fuel usage and greenhouse gas emissions*, Leopold Center for Sustainable Agriculture, 33 p.

Plateau, L., et L. Holzemer, T. Nyssens et K. Maréchal (2016). Les enjeux logistiques, dans *Analyse dynamique de la durabilité vécue et mise en œuvre par les acteurs des circuits courts*, Rapport de recherche du Centre d'Études Économiques et Sociales de l'Environnement (CEESE-ULB), Wallonie, 44 p.

Praly, C., C. Chazoule, C. Delfosse, S. Saleilles et A. Miehe (2012). Repenser l'échelle d'approvisionnement des cantines, dans A. H. Prigent-Simonin et C. Herault-Fournier (dir.), *Au plus près de l'assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires*, Dijon, Versailles : Editions Educagri, Quae Editions, collection « Sciences et partage », p. 169 à 218.

Raimbert, C. et G. Raton (2021a). Collectifs logistiques et territoires dans les circuits courts alimentaires de proximité : la robustesse de la coopération analysée au prisme des communs, *Développement durable et territoires*, vol. 12, n°1 | Mai 2021.

Raimbert, C. et G. Raton (2021b). Allier performance logistique et objectifs de territoire dans les systèmes alimentaires de proximité : analyse de trois collectifs dans les Hauts-de-France. JRSS & apos; 21, 14èmes Journées de Recherche en Sciences Sociales : Session spéciale Gouvernance et construction territoriales, Apr 2021, Clermont-Ferrand, France. 15 p.

Raimbert, C., G. Raton et L. Vaillant (2018). La logistique, un vecteur pour de nouvelles trajectoires d'innovation dans les circuits courts alimentaires de proximité ? Étude de cas de formes de coopérations multi-acteurs et multi-niveaux dans les Hauts-de-France. *55ème colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française : Les acteurs économiques et la régionalisation*, Jul 2018, Caen, France, 21 p.

Raton, G., A. Goncalves, L. Gaillard et F. Wallet (2020). *Logistique des circuits courts alimentaires de proximité : état des lieux, nouveaux enjeux et pistes d'évolution*, Rapport pour la Fondation Carasso et le RMT Alimentation Locale. IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2020, 69 p.

Roy, J., S. Landry et M. Beaulieu (2006). Collaborer dans la chaîne logistique : où en sommes-nous ? *Gestion*, volume 31, numéro 3, p. 71 à 76.

St. Pierre, M. (2023). Les exploitations agricoles du Canada adaptent leur façon de vendre leurs produits aux consommateurs. *Un coup d'oeil sur l'agriculture canadienne*, No 96-325-X, 1-9. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/96-325-x/2021001/article/00014-fra.htm>

Vivre en Ville (2018). Logistique des systèmes alimentaires de proximité, *Collectivitesviables.org*, [\[https://collectivitesviables.org/articles/logistique-des-systemes-alimentaires-de-proximite.aspx\]](https://collectivitesviables.org/articles/logistique-des-systemes-alimentaires-de-proximite.aspx)

Vivre en Ville (2013). *Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables*, (coll. Outiller le Québec; 4), 107 p.