

**Mémoire**  
**présenté à la Commission permanente du développement**  
**économique et urbain et l'habitation**  
**par**



L'Association des restaurateurs de rue du Québec

**Novembre 2012**

## TABLE DES MATIÈRES

1. ARRQ : Qui sommes-nous?	3
1.1 Présentation	3
1.2 Réalisations	3
1.3 Comité de direction	4
2. Position de l'ARRQ	6
3. Retombées pour Montréal	8
3.1 Retombées économiques	8
3.1.1 Attrait gastronomique pour Montréal	8
3.1.2 Diversification de l'offre alimentaire	8
3.1.3 Consolidation et intégration des modèles d'affaires	8
3.1.4 Montréal comme destination touristique	9
3.2 Retombées urbanistiques	9
3.2.1 Intégration en trois étapes	9
3.2.2 Problèmes inhérents et résolution	10
3.2.2.1 Contrôle des déplacements et heures d'opération	10
3.2.2.2 Développement durable et respect de l'environnement	11
3.2.2.3 Génératrices : liberté versus pollution sonore et émissions de gaz	12
3.2.2.4 Électricité : panneau de branchement	12
3.3 Retombées sociales	13
3.3.1 Revitalisation des quartiers	14
3.3.2 Revitalisation des espaces publics	14
3.3.2.1 Squares	14
3.3.2.2 Parcs	15
3.3.2.2 Autres espaces publics	15
3.3.3 Qualité de la nourriture	16
3.3.4 Lutte contre la malbouffe	17
3.3.5 Multiculturalisme	17
4. Projet cadre pour uniformiser la démarche auprès des arrondissements	18
4.1 Adresse fixe	18
4.2 Type d'unité mobile	19
4.3 Calendrier	19
4.4 Permis	20
4.5 Horaire	22
4.6 Affichage	22
5. Conclusion	23

## **1. ARRQ : Qui sommes-nous?**

### **1.1 Présentation**

Fondée en mai 2012, l'Association des restaurateurs de rue du Québec (ARRQ) a pour vocation de promouvoir et de légitimer la cuisine de rue à Montréal et au Québec en contribuant à son encadrement.

Avec l'arrivée du camion de Grumman 78 dans le paysage gastronomique montréalais, quelques restaurateurs et gestionnaires ont décidé de créer cette association afin de développer une option alimentaire saine et originale, qui se distingue de la malbouffe généralement associée à la cuisine mobile comme à New York, par exemple, avec ses stands à hot dogs. L'Association veut soutenir les restaurateurs qui envisagent de diversifier leur offre au moyen d'un camion de cuisine de rue en s'assurant que soient respectées des normes et des exigences élevées.

### **1.2 Réalisations**

Depuis sa création, l'Association a organisé de nombreux événements et participé à l'élaboration de plusieurs projets pilotes.

- Rédaction de l'appel d'offres du Pop-up culinaire du partenariat du Quartier des spectacles – été 2012 au parc Émilie-Gamelin.
- Création et gestion du Souk alimentaire lors du festival Juste pour rire – été 2012 rue Ste-Catherine dans le Quartier des Spectacles.
- Création et gestion des 1<sup>ers</sup> vendredis dans le cadre de la programmation estivale de l'Esplanade du stade olympique – depuis juin 2012.
- Participation à la revitalisation du Canal Lachine de Parcs Canada, avec des pop-up culinaires depuis l'été 2011.

### **1.3 Comité de direction**

La direction de l'Association des restaurateurs de rue du Québec est composée des membres suivants.

#### **Guy Vincent Melo – Président**

Diplômé de HEC Montréal, Guy Vincent Melo est coordonnateur des services alimentaires pour l'équipe Spectra pour les événements extérieurs : *Festival international de Jazz de Montréal, Francfolies* et *Montréal en lumière*. Il a plus de quinze ans de métier en restauration.

#### **Gaëlle Cerf – Vice-présidente**

Co-proprétaire et gestionnaire de Grumman 78, le restaurant et le camion, Gaëlle Cerf est aussi directrice des services alimentaires au Festival Juste pour rire. Elle a été gérante et associée du restaurant Au pied de cochon de 2002 à 2009.

#### **Philippe Canning – Secrétaire**

Diplômé en droit de l'Université de Montréal en 1992, M<sup>e</sup> Philippe Canning a été admis au Barreau du Québec en 1993. M<sup>e</sup> Canning a œuvré en pratique privée jusqu'à 2009. Il a exercé comme avocat en litige dans le domaine du droit des affaires, se spécialisant dans le droit de la construction, les relations locateur-locataire, la faillite et l'insolvabilité. Depuis mai 2009, M<sup>e</sup> Canning s'est joint à l'équipe de *Le Groupe Vespo*, un ensemble de compagnies dans le domaine de la construction où il continue de représenter les entreprises devant les tribunaux et où il est chargé du développement immobilier.

#### **Brigitte Hervieu – Trésorière**

Brigitte Hervieu, CPA auditrice, directrice principale chez Mazars, travaille dans le domaine de la certification depuis une dizaine d'années. Elle a une bonne connaissance du milieu de la restauration, car elle a fait des études d'hôtellerie et de restauration en Europe, avant de choisir le domaine des affaires. Elle apporte une forte expérience en comptabilité, processus budgétaire et fiscalité.

### Liviu Kaufman – Administrateur

M<sup>e</sup> Liviu Kaufman est un avocat exerçant en litige civil et commercial au sein du cabinet Blake, Cassels & Graydon. Membre du Barreau du Québec depuis 2005, il détient un diplôme en droit civil de l'Université de Montréal, ainsi qu'un baccalauréat en sciences politiques et en économie de l'Université McGill. M<sup>e</sup> Kaufman siège au sein de conseils d'administration d'organismes culturels et communautaires.

## 2. Position de l'ARRQ

À l'heure actuelle, il est interdit de vendre des aliments dans les rues de Montréal à partir d'une cantine, d'un camion ou d'un chariot, sauf dans le cadre de festivals, d'événements privés ou d'une programmation donnée. Il est par contre permis de vendre des aliments sur des terrains qui ne relèvent pas de la juridiction de la Ville de Montréal, tels que le Port de Montréal, le Canal Lachine (Parcs Canada) et le Stade olympique avec l'accord écrit de leur propriétaire. L'ARRQ prend position pour la cuisine de rue, mais sous certaines réserves.

Notre association est convaincue que Montréal doit s'ouvrir à la cuisine de rue. Nous tenons d'ailleurs à l'expression « cuisine de rue » de préférence à toute autre expression utilisant le mot « bouffe », trop rapidement associé au terme de « malbouffe ».

Nous sommes donc pour le retour de la cuisine de rue à Montréal, mais pas de n'importe quelle façon. Il est essentiel que cela se fasse de façon adéquate, en respectant toutes les normes des différents paliers de gouvernement auxquelles sont assujettis les restaurateurs établis.

La cuisine de rue devrait être gérée par une entité distincte qui, tout en relevant de la Ville de Montréal et en travaillant en étroite collaboration avec cette dernière, pourra lui transférer toutes les données nécessaires pour assurer un bon suivi des camions, de leurs positionnements et de leurs déplacements, de leurs calendriers ainsi que toutes les précisions relatives à leurs menus.

Cette entité serait constituée de personnes compétentes, qui connaissent la restauration et ses exigences et qui possèdent une solide expérience en gestion de projets.

Du fait de son statut juridique (OBNL), de son expertise dans le domaine, de son expérience et de sa structure déjà établie, l'ARRQ se présente comme une entité

possédant les moyens et les connaissances que la Ville de Montréal doit rechercher chez un partenaire pour élaborer un projet cadre.

L'Association possède plusieurs atouts que la Ville doit prendre en considération :

1. C'est une structure déjà constituée et fonctionnelle.
2. Elle a établi un formulaire d'adhésion pour ses membres.
3. Elle tient à jour un calendrier des événements à venir et la liste des restaurateurs participants.
4. Elle connaît les besoins des exploitants des camions déjà en circulation (électricité, espace et méthodes de cuisson).
5. Elle va mettre en ligne une application pour téléphones intelligents qui fera la promotion des événements et indiquera les déplacements et la localisation de tous les camions.
6. Elle est déjà la référence de la cuisine de rue à Montréal (et la seule).
7. Elle propose l'implantation de la cuisine de rue à Montréal dans le cadre d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) qui en fera la promotion tout en respectant les diverses instances concernées.

### **3. Retombées pour Montréal**

Outre ses évidents avantages du point de vue de l'offre gastronomique, le retour de la cuisine de rue à Montréal pourrait avoir plusieurs autres retombées d'ordre économique, urbanistique et social, en plus d'offrir à la ville une extraordinaire vitrine pour accroître son rayonnement de ville branchée et créative.

#### ***3.1 Retombées économiques***

##### ***3.1.1 Attrait gastronomique pour Montréal***

Le retour de la cuisine de rue deviendra un nouvel attrait gastronomique pour la ville de Montréal. Il faut bien comprendre que l'offre alimentaire des camions de cuisine de rue diffère complètement de celle des restaurants classiques. Entre la cuisine rapide et la cuisine gastronomique, c'est un genre de « fastfood » gourmet, un clin d'œil à la gastronomie, et à un prix qui permet de démocratiser la haute cuisine. C'est une façon de donner aux gens qui ne peuvent ou ne veulent pas se payer les grandes tables de Montréal un aperçu, un avant-goût des talents des chefs et des cuisiniers qui œuvrent dans les cuisines de notre métropole.

##### ***3.1.2 Diversification de l'offre alimentaire***

La cuisine de rue ne fait pas que diversifier l'offre alimentaire déjà présente, elle permet aussi aux restaurateurs ou aux traiteurs de rejoindre un plus grand nombre de clients et de se faire ainsi mieux connaître. Satellite du restaurant ou de la cuisine de production, le camion devient un instrument de publicité ou de marketing, et peut inciter les consommateurs à pousser plus loin leur expérience en allant au restaurant propriétaire du camion afin d'y découvrir les plats et les plaisirs qui y sont offerts ou encore de l'engager comme traiteur.

##### ***3.1.3 Consolidation et intégration des modèles d'affaires***

Bien sûr, même si le camion peut permettre au restaurateur d'augmenter ses revenus grâce à un autre point de vente, il n'en comporte pas moins des coûts fixes et inhérents : l'achat d'un camion et du matériel de cuisine pour l'opérer, la conversion du

camion en cuisine mobile, l'acquisition des différents permis et l'embauche de nouveaux employés, sans oublier l'acquisition des contenants de service et de la nourriture. Il est donc essentiel d'établir un bon plan d'affaires et d'assurer une solide gestion pour réussir pleinement la transformation d'un camion, son implantation et ses opérations.

#### *3.1.4 Montréal comme destination touristique*

La cuisine de rue s'articule parfaitement au volet gastronomique mis en place par Tourisme Montréal en 2011. Elle peut notamment valoriser certains lieux touristiques qui n'offrent pas de choix alimentaire, tels le Stade olympique et certains parcs de la ville. À l'instar des autres grandes villes qui offrent une cuisine de rue, Montréal peut ainsi se positionner comme une destination gastronomique internationale originale, avec un modèle d'affaires tout à fait unique. Cela permettrait en outre de revitaliser certains lieux touristiques moins courus.

### **3.2 Retombées urbanistiques**

Pour l'Association des restaurateurs de rue, le retour de la cuisine de rue s'inscrit dans le cadre d'un PPU visant à revitaliser les espaces publics de la ville et à donner aux citoyens le goût de redécouvrir ses espaces verts, ses parcs, ses squares et les autres lieux publics, souvent délaissés par la population au cours des dernières années.

La simple présence d'un camion de cuisine de rue dans un lieu (un parc, un square) encourage en effet les gens à s'y rendre et les incite à le redécouvrir, avec ses attraits, son ambiance et ce qui est en fait sa raison d'être, soit le partage et le plaisir d'échanger en plein air avec ses amis ou ses collègues de travail. Cette offre alimentaire saine et originale répond ainsi au désir des citoyens se réapproprier les espaces publics pour leur plus grand plaisir.

#### *3.2.1 Intégration en trois étapes*

Le retour de la cuisine de rue à Montréal doit également profiter à la Ville, d'où la volonté de l'Association de faire en sorte que les camions s'installent en premier lieu dans les espaces publics et non sur la voie publique. Ce retour devrait à notre avis se

faire en trois étapes, ce qui permettrait d'évaluer adéquatement les impacts et l'évolution de ce type de commerce et de mieux ajuster les plans initiaux le cas échéant.

En premier lieu, nous pensons que les camions doivent être assignés à des endroits publics comme des parcs, des squares ou autres espaces publics. Par la suite, on pourrait très bien voir des camions se stationner en des lieux considérés comme des déserts alimentaires, c'est-à-dire où l'offre alimentaire est pauvre et loin des lieux de travail ou d'habitation. On pourrait enfin envisager d'identifier des endroits précis pour vendre des aliments sur la voie publique qui seraient intéressants autant pour le négociant que pour les consommateurs; ces emplacements pourraient être liés à des occasions particulières telles que des défilés, des rassemblements ou des fêtes, ou encore assujettis à des horaires d'opération stricts. Nous croyons fermement qu'il est possible de réintroduire la cuisine de rue pour ou avant le 375<sup>ème</sup> anniversaire de la ville de Montréal en 2017.

### *3.2.2 Problèmes inhérents et résolution*

#### *3.2.2.1 Contrôle des déplacements et heures d'opération*

Au-delà de la revitalisation des quartiers et de la réappropriation des espaces publics grâce aux camions de cuisine de rue, il faut être en mesure de garder un contrôle sur les déplacements des camions et leurs heures d'opération. À cette fin, il importe de déterminer les espaces sur lesquels les camions peuvent opérer, et donc de créer un calendrier des opérateurs qui vont les utiliser qui annoncera leurs horaires. Ainsi, nous serons en mesure de valider les opérateurs en place et d'informer les autorités compétentes (p. ex : le service d'inspection des aliments) de l'endroit où se trouve tel camion à telle heure. De plus, pour assurer une offre alimentaire diversifiée, il sera possible de prévoir des rotations de camions, afin qu'à chaque endroit on puisse découvrir l'étendue du talent culinaire des opérateurs de ces unités mobiles et que les consommateurs puissent se délecter des plats inusités et créatifs qui leur sont proposés à bon marché.

### 3.2.2.2 Développement durable et respect de l'environnement

Il faut tenir compte de plusieurs particularités propres à la cuisine de rue, notamment de la question des déchets, tels que les contenants et les eaux usées. L'Association des restaurateurs de rue du Québec propose que tous les camions soient tenus de respecter un plan de développement durable en ce qui concerne la gestion des résidus de leurs opérations, un plan qui respecte les valeurs de la ville de Montréal en matière de recyclage, de compostage et de bonne gestion des déchets.

#### a) Recyclage et compostage

Tous les camions devraient utiliser des contenants recyclables de type 5 ou moins pour les contenants en plastique (le type 6 n'est pas recyclé ou transformé au Québec). Les camions devraient inciter les consommateurs à bien disposer de leurs déchets et souligner que leurs contenants sont recyclables. De plus, il est souhaitable de permettre aux clients qui le désirent de réutiliser le même contenant pour une autre commande. Il faut encourager le recyclage en amont comme en aval. Pour ce qui est du compostage, les camions pourraient se voir attribuer des espaces ou des bacs pour y déposer leurs résidus alimentaires; en agissant ainsi, nous pouvons améliorer notre empreinte écologique.

#### b) Gestion des déchets

Pour éviter que les déchets s'amoncellent et engorgent les poubelles existantes dans les espaces publics, et que les pigeons et les écureuils soient attirés par ces rebuts, il importe de bien examiner la question des contenants à déchets. L'Association voudrait établir un système unique de gestion des déchets créés par les camions, un système simple et facile à mettre en place. Nous donnerons en temps et lieu des détails sur cette idée, dont nous souhaitons préserver la confidentialité pour le moment. Il nous paraît toutefois nécessaire de rajouter des contenants à déchets et à recyclage là où les camions seront garés.

### c) Gestion des eaux usées

Dans chaque cuisine, il faut laver les surfaces de travail, les outils et les aliments, ainsi que les mains du personnel, et pour cela il faut de l'eau. Que faire de ces eaux usées? Comment les camions en disposeront-ils? L'Association s'est penchée sur la question; à son avis, la meilleure façon de faire est de demander aux camions de prévoir des réservoirs pour leurs eaux usées là où il est impossible de les déverser dans les égouts de la ville. Si la permission est obtenue de disposer des eaux usées dans les égouts, chaque camion devra être équipé d'un tuyau de raccordement qui facilitera le renvoi de l'eau à l'endroit approprié. Il ne faut pas oublier que, plus le tuyau est long, plus il perd en efficacité de renvoi. L'important est d'éviter que les camions disposent de leurs eaux d'une façon inappropriée ou que les eaux s'écoulent autour du camion sans aucun dispositif de rétention.

#### 3.2.2.3 Génératrices : liberté versus pollution sonore et émissions de gaz

La plupart des camions sont équipés de génératrices qui les rendent fonctionnels en tout temps, ce qui facilite leur autonomie. Ils peuvent ainsi se déplacer facilement, s'installer sans devoir se brancher à un réseau d'électricité, et jouir d'une plus grande liberté. Il importe ici de noter que les coûts d'opération sont moindres quand le camion est branché sur sa génératrice et non sur un panneau électrique. En effet, lorsqu'il faut faire appel à un électricien pour faire le branchement, cela fait augmenter les frais. Cependant, la contrepartie de cette liberté est que les génératrices peuvent être bruyantes et fonctionnent à partir d'une source d'énergie polluante, soit l'essence ou le gaz. Plusieurs modèles existent sur le marché; il serait bon de mettre en place des normes de sélection des génératrices afin d'assurer le contrôle du bruit et des émissions de gaz dans l'atmosphère.

#### 3.2.2.4 Électricité : panneau de branchement

Tous les camions ont besoin d'une source d'énergie; celle qui est généralement utilisée est l'électricité. On croit généralement que cette source d'énergie est la plus facile d'utilisation, la moins chère et la plus verte. C'est bien le cas quand le panneau électrique ou la source d'énergie ne se trouve pas trop loin de l'emplacement du

camion, et qu'il n'est pas nécessaire de faire appel à un électricien pour le raccordement. Par contre, les membres de l'Association savent que le recours à un électricien peut être onéreux. L'Association préconise l'utilisation de l'énergie la plus propre possible, mais il faudrait pour cela que des bornes d'électricité soient installées aux endroits désignés et que le branchement soit facile et sécuritaire pour les camions. Il serait aussi possible de standardiser les camions à peu de frais pour que leurs raccords électriques soient les mêmes.

### **3.3 Retombées sociales**

Les impacts sociaux que la cuisine de rue peut avoir sur la ville de Montréal sont nombreux et positifs si la réintégration de cette activité est bien encadrée et bien structurée. Nous sommes convaincus que cette approche peut s'inscrire dans le cadre d'un PPU qui aurait pour mandat de revaloriser les espaces publics montréalais. Les camions ajouteraient un volet gastronomique inédit aux attraits que peuvent présenter ces lieux pour les Montréalais et les nombreux touristes qui séjournent en ville. En fait, c'est l'ensemble de l'industrie du tourisme qui en tirerait profit. Comme les différentes instances œuvrant dans cette industrie multiplient ces dernières années les efforts pour promouvoir Montréal comme une grande destination gastronomique, notre proposition ne peut qu'aller dans le sens de leurs efforts. La présence des camions dans les espaces publics permettrait aux touristes d'apprécier les talents culinaires des chefs québécois à un prix abordable tout en profitant des nombreux espaces publics qui font le charme de Montréal.

On a beaucoup parlé ces derniers jours de *Montréal, métropole culturelle*, dont le rendez-vous 2012 vient de se tenir. Notre mouvement de développement de la cuisine de rue, qui veut valoriser et démocratiser la richesse gastronomique de Montréal, s'inscrit parfaitement dans ce grand projet en contribuant à l'attrait et au rayonnement de notre métropole.

### *3.3.1 Revitalisation des quartiers*

Il est clair dans notre esprit que la cuisine de rue peut être un acteur de premier plan pour aider à la revitalisation de certains quartiers de Montréal. Nous l'avons constaté à plusieurs reprises lors des divers événements que nous avons organisés au cours de l'été 2012 que ce soit sur l'Esplanade du Stade olympique, place Émilie-Gamelin ou bien sur les berges du canal Lachine. Lors de chacun de ces événements, les camions ont suscité chez les citoyens de ces quartiers une réelle curiosité, qui les a amenés à venir voir les camions et leurs installations et à goûter leurs produits. Non seulement les gens se sont déplacés pour participer à ces événements, mais ils ont également pris le temps de se poser, de redécouvrir leur environnement et de causer avec les autres curieux. Il est sûr que l'arrivée de la cuisine de rue dans certains quartiers de Montréal pourrait inciter les résidents à rester dans leur propre quartier pour se divertir, se promener, profiter de la vente de nourriture dans certains emplacements et prolonger ainsi leurs activités à l'extérieur. Ce sont les citoyens qui ultimement profiteront de la cuisine de rue, car ils pourront prendre le temps de flâner, de voir la ville autrement et de redécouvrir certains attraits de leurs quartiers.

### *3.3.2 Revitalisation des espaces publics*

Si la Ville de Montréal et les arrondissements accordent aux camions la permission de s'installer à des endroits clés comme nous le proposons, nous pourrions participer à la revitalisation des espaces communs comme les squares, les parcs et autres espaces publics.

#### *3.3.2.1 Squares*

Les squares sont des lieux publics que l'on retrouve principalement au centre-ville de Montréal et dans le Vieux-Montréal. Ces endroits occupent en général un quadrilatère, et on y trouve des bancs publics, des monuments, de petits jardins, etc. Ces squares pourraient être des lieux propices à la vente de nourriture dans le centre-ville. En effet, installés dans le centre d'un square, les camions se retrouveraient à une distance respectable des restaurants situés à proximité. Imaginons un instant qu'un de ces camions s'installe dans un square du centre-ville : cela permet non seulement d'enrichir

l'offre alimentaire pour des milliers de travailleurs, mais aussi de donner à ceux-ci la saine habitude de profiter du beau temps pour aller manger dehors. Le centre-ville regorge de restaurants, d'établissements de restauration rapide et de comptoirs alimentaires dans les centres commerciaux, mais très peu d'entre eux offrent vraiment la possibilité de manger tranquillement dehors. Il existe bien des comptoirs de restauration rapide où l'on peut acheter des aliments pour emporter, mais ils offrent pour la plupart des aliments peu recommandables sur le plan diététique (malbouffe).

### 3.3.2.2 Parcs

Les parcs pourraient eux aussi constituer des lieux de prédilection pour la vente de nourriture de rue à Montréal, mais nombre d'entre eux n'ont aucun établissement ou kiosque offrant un choix alimentaire intéressant et santé. Le territoire de la Ville de Montréal compte une quantité incroyable de parcs; certains sont immenses, d'autres disposent de toutes sortes d'installations sportives, d'autres encore présentent des attraits particuliers, mais il y en a peu qui possèdent des comptoirs alimentaires susceptibles d'inciter les usagers à y passer plus de temps. Plusieurs parcs pourraient indéniablement accueillir des camions, notamment le parc Jarry, le parc Maisonneuve, le parc du Mont-Royal, le parc Laurier, le parc Lafontaine et le parc Père-Marquette. Deux facteurs sont favorables à l'installation des camions dans les parcs : aucun travail d'infrastructure n'est nécessaire pour les accueillir, et aucun changement ne doit être apporté aux installations existantes.

### 3.3.2.2 Autres espaces publics

Les parcs et les squares ne sont certes pas les seuls espaces publics à Montréal; il existe aussi dans la ville des lieux hors du commun, par exemple des places publiques : la place du Canada, la Promenade des artistes, les espaces aménagés rue Viger qui couvrent l'autoroute Ville-Marie, pour n'en nommer que quelques-uns. L'Association croit que l'installation des camions dans certains de ces lieux donnerait une occasion unique de redécouvrir ces espaces souvent négligés par leurs riverains et les citoyens en général. C'est là une belle façon, nous semble-t-il, de redonner aux

Montréalais l'envie de se réappropriier ces espaces publics, et d'amener les visiteurs à les fréquenter.

### 3.3.3 *Qualité de la nourriture*

Nous avons certes déjà eu l'occasion d'exposer ce point sous différents angles dans le présent mémoire, mais qu'en est-il vraiment de la qualité de la nourriture proposée par ces camions de cuisine de rue? Les membres actifs de l'ARRQ de même que les personnes qui ont eu la chance de participer aux divers événements parrainés par cette dernière sont non seulement des amateurs passionnés de gastronomie, mais surtout de grands défenseurs d'une alimentation saine et responsable. La majorité de nos membres ont une relation d'affaires privilégiée avec leurs fournisseurs; ils connaissent bien les produits qu'ils leur achètent ainsi que leurs méthodes de culture ou d'élevage. Ils favorisent les produits régionaux et insistent sur leur fraîcheur. En adoptant ce genre de politique d'achat, ils contribuent à l'économie locale et régionale. Chacun d'entre eux transforme lui-même les produits qu'il achète ou demande à un confrère professionnel de le faire pour lui. Ainsi, un restaurateur peut demander à un artisan charcutier de fabriquer ses saucisses, ou à un artisan boulanger de préparer son pain; il garde de la sorte un contrôle sur la fraîcheur des produits qu'il offre aux consommateurs. En outre, en n'achetant pas directement tous ses produits à un grossiste ou à un distributeur, il fait travailler plusieurs artisans en alimentation. L'ARRQ recommande d'ailleurs fortement à ses membres d'adopter cette pratique. C'est en effet une bonne façon de s'assurer qu'on ne se procure pas des aliments précuits ou usinés, dont il est difficile de connaître l'origine, une pratique de transformation des aliments à laquelle s'oppose l'ARRQ.

Afin d'éviter que des gens s'improvisent restaurateurs simplement pour profiter d'une bonne affaire sans assumer l'énorme responsabilité que peut représenter la préparation et la manipulation des aliments, l'ARRQ s'assure que chacun de ses membres est un restaurateur de métier, qui sait comment manipuler les aliments et en assurer la salubrité et l'innocuité. Conformément aux règlements du MAPAQ, les membres doivent détenir la certification en hygiène et salubrité dans le milieu de l'alimentation.

### *3.3.4 Lutte contre la malbouffe*

L'ARRQ prend sans équivoque position contre la malbouffe, et n'entend pas la tolérer dans la cuisine de rue. La malbouffe est un fléau qui nous préoccupe au plus haut point, et il est hors de question de laisser des gens opérer des camions de cuisine de rue qui vendraient ce type de nourriture vide. De trop nombreux commerçants offrent déjà ce type d'alimentation rapide et nous croyons qu'il serait néfaste de leur donner accès à ce nouveau marché. Pour faire en sorte que les membres de l'ARRQ n'offrent jamais ce genre d'aliments, nous avons établi des critères de sélection très stricts, et nous invitons instamment la Ville de Montréal à faire de même lorsqu'elle autorisera de nouveau la cuisine de rue. En réglementant sévèrement l'achat de produits précuits ou usinés, nous nous assurerons que les marchands de malbouffe ne prennent pas d'assaut le marché de la cuisine de rue. L'ARRQ prévoit d'ailleurs se doter d'un comité de sélection qui évaluera les propositions de menus soumises par ses membres et ses futurs adhérents, ce qui permettra d'éliminer la malbouffe et d'assurer la diversification de l'offre dans les camions. Il ne s'agit pas pour nous de faire de la discrimination envers les gens qui opèrent ce genre de restauration, mais bien d'éviter de contribuer aux nombreux problèmes qu'engendre déjà la malbouffe dans la société.

### *3.3.5 Multiculturalisme*

Grande métropole cosmopolite, Montréal abrite une population multiethnique composée de personnes venant de tous les horizons. L'ARRQ estime que les menus proposés par les camions doivent refléter ces différences et mettre en valeur nos richesses gastronomiques. Elle encourage les entrepreneurs qui envisagent d'opérer un camion de cuisine de rue à offrir une cuisine qui témoigne de cette précieuse diversité. Ces camions devraient offrir autant des tacos, des kébabs, des soupes tonkinoises, des pierogis, des pizzas arméniennes que d'autres mets encore plus exotiques qui se prêtent à la cuisine de rue.

#### **4. Projet cadre pour uniformiser la démarche auprès des arrondissements**

L'Association souligne quelques éléments importants qu'il faudra prendre en compte pour l'implantation de la cuisine de rue à Montréal.

##### **4.1 Adresse fixe**

Chaque camion devra être associé à un commerce qui œuvre dans le milieu de l'alimentation : une cuisine de production, un traiteur ou un restaurant.

Cette adresse fixe permettra de :

- a) vérifier que l'exploitant détient bien les permis, certificats et enregistrements suivants :
  1. Permis de préparation générale sans buffet pour le camion, émis par le MAPAQ.
  2. Attestations en hygiène et salubrité alimentaires pour le camion et la cuisine de production ou le restaurant, en concordance avec la réglementation du MAPAQ.
  3. Certificat d'occupation pour la cuisine de production ou le restaurant, émis par la Ville de Montréal.
  4. Permis de préparation générale pour la cuisine de production ou le restaurant, émis par le MAPAQ.
  5. Enregistrement auprès de Revenu Québec comme entreprise.
  6. Enregistrement auprès de Revenu Québec et Revenu Canada pour les taxes des ventes (TVQ-TPS)
- b) faciliter l'inspection de la cuisine et des méthodes de travail de l'exploitant, autant pour le camion que pour la cuisine de production;
- c) permettre au restaurateur de recevoir et d'entreposer les aliments dans un local approprié;
- d) assurer que l'essentiel de la préparation des aliments est effectué dans la cuisine de production, de façon à réduire au minimum la possibilité de contamination croisée et les opérations de cuisson à bord du camion;

- e) assurer que les ventes réalisées dans le camion sont comptabilisées avec celles du commerce fixe (fiscalité et revenus). Bien que les camions ne soient pas tenus d'avoir un MEV (module d'enregistrement des ventes), imposé aux restaurants qui offrent un lieu aménagé pour vendre habituellement des repas à consommer sur place, nous sommes prêts à travailler de concert avec Revenu Québec pour implanter ce système à bord des camions afin d'assurer la transparence de la fiscalité de ces derniers <sup>1</sup> .

#### **4.2 Type d'unité mobile**

L'ARRQ suggère fortement à la Ville de Montréal d'exiger que les aliments soient vendus à partir d'un camion ou d'une roulotte, et non d'un chariot.

- a) Les camions et les roulettes, plus spacieux, permettent d'installer l'équipement de cuisine adéquat, un évier et un contenant pour l'eau propre.
- b) Ces véhicules permettent de se déplacer plus facilement.
- c) Ils sont plus sécuritaires pour les employés.
- d) Ils offrent un espace de rangement plus grand et sécurisé.
- e) Leur toiture fixe protège des intempéries et empêche que des corps étrangers tombent dans les aliments lors de la préparation.
- f) Ces types de véhicules sont clos, ce qui évite de salir et de tacher les espaces publics (taches d'huiles); leur plancher à surface unie est facile à nettoyer.
- g) L'ARRQ envisage d'intégrer les exploitants de conteneurs modifiés (comme le Muvbox). En effet, bien que leur structure soit moins mobile que des camions ou des roulettes, ils correspondent exactement aux critères que nous demandons. Leur positionnement fera donc l'objet de discussions visant à les intégrer dans l'offre alimentaire montréalaise comme installation fixe avec un statut particulier.

#### **4.3 Calendrier**

L'Association suggère à la Ville de Montréal d'exiger un calendrier des activités des restaurateurs ambulants. Ce calendrier :

- a) permet de connaître la localisation des camions en tout temps;

---

<sup>1</sup> [www.revenuquebec.ca/fr/a-propos/evasion\\_fiscale/restauration/etablissement.aspx](http://www.revenuquebec.ca/fr/a-propos/evasion_fiscale/restauration/etablissement.aspx)

- b) permet d'établir un horaire de travail pour les camions;
- c) facilite l'inspection des camions en tout temps par le personnel de la Ville de Montréal chargé des vérifications de l'hygiène et de la salubrité;
- d) permet de diffuser l'information à d'autres services de la Ville de Montréal, comme la police et les services d'incendie;
- e) favorise et facilite la rotation des camions aux endroits désignés de façon à présenter une offre alimentaire différente aux mêmes endroits au fil de la semaine;
- f) fait en sorte que les exploitants ne puissent occuper systématiquement les mêmes endroits considérés comme des places de choix, et évite une compétition malsaine entre les camions.

#### **4.4 Permis**

L'ARRQ suggère à la Ville de Montréal d'émettre un permis spécifique pour ce genre de commerce sur la voie publique, comme ceux qui sont délivrés aux artisans de rue. Ce permis doit être assorti de critères de sélection précis, ce qui permettra :

- a) d'assurer que l'exploitant répond à toutes les normes et exigences de la vente d'aliments sur la voie publique;
- b) d'assurer qu'il détient les permis et certifications nécessaires pour exploiter ce genre de commerce;
- c) d'assurer qu'il exerce en toute légalité et évite ainsi les problèmes éventuels avec les services municipaux compétents;
- d) de garantir aux clients que l'exploitant respecte les différents règlements qui ont trait au commerce de la vente d'aliments dans la rue;
- e) de faire en sorte que le prix des permis soit le même peu importe l'emplacement du camion.
- f) de faire en sorte que les permis soient valides pour une durée limitée d'un an et puissent être renouvelés si l'exploitant a fait preuve d'une conduite exemplaire et a respecté les règles et les exigences en vigueur;
- g) de s'assurer que les permis ne soient ni transférables, ni revendables;

- h) de faire en sorte que les permis spécifient le nom du camion ainsi que le nom de sa cuisine de production afin de mieux informer les différents services de la Ville de Montréal qui pourraient avoir besoin de ces renseignements lors d'une intervention auprès du camion.

Par contre, nous devons considérer que, si la cuisine de production du camion ne se situe pas sur l'île de Montréal, le prix du permis doit être augmenté. En effet, il nous apparaît clair que les camions basés à l'extérieur se doivent de payer une redevance supplémentaire à la Ville de Montréal puisque les camions dont la cuisine de production basée à Montréal payent dûment leurs taxes foncières.

L'ARRQ en est venue à la conclusion que, suite à l'implantation du PPU proposé, il est réaliste de considérer que, d'ici 2017, un total de 50 permis pourraient être émis, et que ce nombre serait adéquat pour proposer une offre alimentaire suffisante pour les besoins de la Ville de Montréal. Il faut prendre en compte le fait que ces restaurateurs ne seront pas entièrement dédiés à la cuisine de rue car, au vu de notre expérience, les camions sont en demande constante comme traiteurs particuliers et que leur disponibilité s'en trouvera limitée. Par conséquent, les espaces publics qui font l'objet de permis de vente ne doivent pas excéder le nombre de titulaires de permis.

Dans un premier temps et dans le cadre de la première étape proposée, une trentaine de permis serait suffisante pour combler les besoins des espaces verts de la ville. Par la suite, et selon les résultats des analyses qui auront été faites au cours de la première année, nous espérons pouvoir augmenter ce nombre à quarante permis pour combler les besoins dans les déserts alimentaires. Enfin, après une consultation des parties concernées, il pourra être envisagé de déterminer des lieux de vente sur le domaine public correspondant à un besoin légitime et qui ne sera pas une entrave aux restaurateurs établis tout en satisfaisant la demande de la population. Nous estimons qu'à ce moment-là, une cinquantaine de permis fera l'affaire.

#### **4.5 Horaire**

Afin de mieux organiser le travail des camions, il faut établir des horaires précis d'occupation des emplacements, horaires que devront respecter les exploitants.

- a) Les camions ne devront pas opérer moins de 4 heures au même endroit, ce qui assurera une durée de service minimale à l'emplacement.
- b) Les camions ne devront pas opérer plus de 6 heures au même endroit, ce qui favorisera la rotation des camions à cet emplacement.
- c) Un calendrier établira l'horaire précis d'occupation de chaque emplacement.
- d) Les camions devront respecter les horaires des espaces publics qu'ils occupent (beaucoup d'endroits, comme les parcs, sont fermés au public entre 23h00 et 8h00).

#### **4.6 Affichage**

L'Association préconise l'utilisation du français comme langue d'affichage. Elle fait aussi les recommandations suivantes :

- a) Le français devrait être utilisé en tout temps.
- b) L'écriture doit être lisible, et l'affichage doit indiquer clairement ce qui est vendu dans le camion.
- c) Le prix de vente des aliments doit être clairement affiché.
- d) Il faut prévoir un éclairage suffisant pour permettre la lecture du menu en soirée.
- e) Le nom du restaurant ou de sa cuisine de production ainsi que leur adresse doivent être affichés sur le camion et sur le permis.
- f) Les exploitants ne doivent pas utiliser leurs camions comme espace de publicité ou de marketing sauvage en dehors de l'autopromotion. Cela permet de conserver l'intégrité du camion et de ne pas le transformer en panneau d'affichage publicitaire.

## 5. Conclusion

En conclusion, l'Association des restaurateurs de rue du Québec recommande à la Ville de Montréal d'intégrer la réinsertion de la cuisine de rue dans un plan particulier d'urbanisme. Sous cette forme, elle pourra mettre en place une structure solide, adéquate et responsable qui respectera les contraintes auxquelles la restauration fait face au Québec en assujettissant les camions aux mêmes normes que les restaurants existants.

Tout en reconnaissant que la compétition est inhérente à ce domaine, il est important que l'implantation de la cuisine de rue respecte les restaurants établis mais qu'en même temps elle laisse la chance aux nouveaux venus de proposer une offre alimentaire différente.

En effet, nos membres sont tous des gens du milieu de la restauration, sinon eux-mêmes traiteurs ou propriétaires de restaurants. Nous convenons qu'il serait contraire à toute éthique professionnelle de poster un camion de cuisine de rue en face d'un restaurant qui offre le même type de menu. Nous sommes tout à fait sensibilisés à la question et nous nous engageons à respecter nos confrères de l'industrie et à faire en sorte qu'il y ait toujours une bonne cohabitation entre les différents types d'offre alimentaire.

Selon la structure que s'est donnée l'ARRQ pour rendre le fonctionnement des camions le plus adéquat, le plus sécuritaire en termes d'hygiène et de salubrité et le plus juste possible pour tous, nous ne devrions pas nuire à l'ensemble des restaurateurs.

L'ARRQ désire être partie prenante de l'élaboration du projet de réinsertion de la cuisine rue et est toute disposée à se rendre disponible pour des discussions futures.