
Procès-verbal de l'assemblée publique

Commission permanente
sur le développement économique et urbain et l'habitation
(volet municipal)

Le jeudi 29 novembre 2012 à 19 h
Institut des communications graphiques du Québec, 999, avenue Émile-Journault Est

COMMISSAIRES PRÉSENTS

M. Bernard Blanchet, président
M. Étienne Brunet, vice-président
M. Daniel Bélanger
M. Richard Bergeron
Mme Véronique Fournier
M. Dominic Perri
M. Aref Salem

COMMISSAIRES ABSENTS

M. Alvaro Farinacci
M. Bertrand Ward

INVITÉS

Mme Amélie Régis, conseillère en planification, Direction du développement économique et urbain (DDÉU)
M. Michel Valade, conseiller économique, DDÉU

25 citoyens sont présents.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président déclare l'assemblée ouverte à 19 h 05 et en explique le déroulement. Il invite M. Brunet à présider cette séance qui se déroule dans son arrondissement.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Perri, appuyée par M. Salem, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. La vente d'aliments sur le domaine public à Montréal (cuisine de rue)

M. Brunet rappelle le mandat donné à la commission par le conseil municipal et présente le calendrier établi pour l'examen public. Il rappelle aussi aux personnes inscrites les consignes quant à leur intervention devant la commission et invite le premier intervenant.

***Partenariat du Quartier des spectacles
Mme Katia Saint-Jean et M. Pascal Lefebvre***

Le mémoire porte essentiellement sur la cuisine de rue sur le territoire du Quartier des spectacles. Les représentants du Partenariat présentent d'abord un bilan d'une opération de cuisine de rue quotidienne (du lundi au vendredi) tenue au parc Émilie-Gamelin au cours de l'été 2012. Pour eux, le projet a permis de faire découvrir la cuisine de rue à un nouveau public et de confirmer l'intérêt des Montréalais pour cette cuisine. Il a aussi établi que l'accessibilité, la visibilité des camions, la diversité des mets offerts et l'animation des espaces publics sont des éléments de réussite. Cependant, le Partenariat a conclu que la rentabilité d'un tel projet était incertaine, dans la mesure où rien ne prouve que l'achalandage pourrait se maintenir sur une plus longue période chaque jour.

Mme Saint-Jean et M. Lefebvre énoncent ensuite une série d'enjeux et de critères qui devraient être pris en compte dans l'implantation de la cuisine de rue :

- les vendeurs de nourriture de rue devraient être assujettis aux normes du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), respecter les normes d'aménagement et disposer de l'équipement requis;
- les camions pourraient être autorisés à s'alimenter en électricité et en eau aux bornes municipales selon des modalités à déterminer;
- le commerce de nourriture de rue devrait contribuer à l'image positive que le visiteur ou le touriste gardera de Montréal et les camions ne devraient pas devenir des véhicules publicitaires;

- la vente de nourriture sur rue devrait favoriser une gastronomie montréalaise (produits locaux, pas de bas de gamme) s'intégrant à l'offre globale de restauration du Quartier des spectacles;
- la vente de nourriture devrait être soumise aux règles et aux normes édictées par l'arrondissement de Ville-Marie, mais les festivals devraient continuer à assumer eux-mêmes la vente de nourriture de rue selon les façons de faire qu'ils ont développées;
- les bénéfices de la vente de nourriture devraient être répartis entre le fournisseur, la Ville et le détenteur du permis d'occupation de l'espace public (l'organisateur de l'événement), à l'exception des festivals qui décideraient d'assumer eux-mêmes la vente de nourriture de rue;
- il faudrait définir les meilleures pratiques en matière d'opération et d'entretien des espaces publics;
- des règles pourraient être édictées pour préciser la distance minimale entre un poste de cuisine mobile et un restaurant riverain, de même que la distance minimale entre un poste de cuisine mobile et les limites du territoire d'un festival;
- la vente de boissons alcoolisées sur rue devrait demeurer le privilège exclusif des festivals.

Le Partenariat conclut sa présentation en soulignant qu'il est prêt à collaborer avec l'arrondissement de Ville-Marie à un projet pilote pour la saison 2013 couvrant le parc Émilie-Gamelin, la place de la Paix et éventuellement d'autres espaces publics.

M. Salem demande à M. Lefebvre d'expliquer sa position sur la mobilité des camions. Ce dernier explique qu'il favorise des lieux prédéterminés, ce qui n'exclut pas que des camions changent périodiquement de lieux.

En réponse à M. Salem, Mme Saint-Jean explique que le Partenariat juge essentiel de respecter la manière de gérer de chaque grand festival. C'est pourquoi, dans le mémoire, on insiste sur cette question. Dans ce contexte, la cuisine de rue devrait être à distance raisonnable du lieu du festival et présenter une offre de cuisine complémentaire et non concurrente.

M. Bergeron constate que le bilan de l'expérience de cuisine de rue au parc Émilie-Gamelin est mitigé. Pourquoi alors vouloir poursuivre et étendre l'expérience? M. Lefebvre explique que l'objectif poursuivi est d'abord de relancer le parc Émilie-Gamelin. La présence de la cuisine de rue au parc est un outil de cette relance au même titre que la programmation culturelle qu'on y développe. M. Lefebvre ajoute que le Partenariat va raccourcir un peu la saison 2013 et miser sur un achalandage assez fort à l'heure du midi.

En réponse à M. Bergeron, M. Lefebvre explique qu'il est essentiel de laisser le choix aux festivals de gérer ou non la nourriture sur leurs sites. Il pense, cependant, que les plus petits festivals pourraient profiter d'un partenariat avec la cuisine de rue.

M. Bergeron demande à M. Lefebvre s'il considère que le pop up culinaire du parc Émilie-Gamelin a nui aux restaurateurs des alentours, comme l'affirme l'association des commerçants. M. Lefebvre répond que l'offre culinaire au parc se voulait diversifiée et complémentaire à l'offre environnante.

Mme Fournier constate que l'expérience de 2011 avec une entreprise d'économie sociale n'a pas été concluante. Aurait-elle été un succès si on avait mis en place la même animation qu'en 2012? Pour M. Lefebvre, le type d'entreprise n'est pas en cause. Le Partenariat a choisi d'aller en appel d'offres pour recruter les entreprises. Il signale que les critères de cet appel d'offres sont indiqués dans le mémoire.

En réponse à M. Blanchet, M. Lefebvre explique que le rôle du Partenariat est d'abord axé sur l'animation culturelle et que la cuisine de rue est un élément de cette animation.

En réponse à M. Brunet, M. Lefebvre explique que la proposition de réinvestir la part des bénéfices dévolue à l'arrondissement dans l'animation publique s'inscrit dans le mandat du Partenariat.

***Association des restaurateurs de rue du Québec (ARRQ)
Mme Gaëlle Cerf et M. Guy Vincent Melo***

L'ARRQ dépose un mémoire exhaustif présentant les retombées économiques, urbanistiques et sociales du retour de la cuisine de rue à Montréal. Un projet cadre pour uniformiser les démarches auprès des arrondissements est aussi proposé.

L'ARRQ est pour le retour de la cuisine de rue à Montréal, mais pas de n'importe quelle façon. Cela devra se faire dans le respect de toutes les normes des divers paliers de gouvernement auxquelles sont assujettis les restaurateurs établis. La cuisine de rue devrait être gérée par une entité distincte, travaillant en étroite collaboration avec la Ville de Montréal. Cet organisme pourrait alimenter la Ville avec toutes les données nécessaires pour assurer le suivi des camions, leurs déplacements, leurs calendriers et les précisions relatives à leurs menus. L'ARRQ est d'avis qu'elle pourrait être cet organisme en raison de sa structure, de son expertise et de ses réalisations.

Pour l'ARRQ, la cuisine de rue est porteuse de retombées économiques à bien des égards :

- elle renforce l'attrait gastronomique pour Montréal;

- elle contribue à diversifier l'offre alimentaire et peut inciter les consommateurs à pousser plus loin leur expérience;
- elle favorise la consolidation et l'intégration des modèles d'affaires de la cuisine de rue pour qu'elle entraîne la création d'emplois et stimule l'activité économique;
- elle contribue au positionnement de Montréal comme destination touristique.

Pour l'ARRQ, le retour de la cuisine de rue devrait se faire dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à revitaliser les espaces publics de la Ville et à donner le goût aux citoyens de les découvrir. Mme Cerf et M. Melo proposent, pour ce faire, un déploiement de la cuisine de rue en trois étapes :

- d'abord, présence des camions dans des parcs, squares ou autres espaces publics;
- dans un deuxième temps, présence des camions dans des lieux considérés comme des déserts alimentaires;
- enfin, identification d'endroits précis pour la vente d'aliments sur la voirie publique qui seraient intéressants à la fois pour le négociant et pour les consommateurs (espaces associés à des occasions particulières ou encore assujettis à des horaires d'opération stricts).

L'ARRQ propose aussi une série de mesures visant le contrôle des déplacements et des heures d'opération, le recyclage et le compostage, la gestion des déchets et la gestion des eaux usées. Elle propose également que des normes de sélection des génératrices des camions soient établies pour tenir compte des potentiels de pollution sonore et d'émissions de gaz.

L'ARRQ suggère à la Ville d'installer des bornes électriques aux endroits désignés pour la cuisine de rue et que le branchement soit facile et sécuritaire pour les camions.

Au chapitre des retombées sociales, l'ARRQ voit la cuisine de rue comme un acteur important de la revitalisation de certains quartiers de Montréal. Mme Cerf évoque en exemple les activités tenues sur l'esplanade du Stade olympique et au parc Émilie-Gamelin. Il en va de même pour de nombreux parcs, squares et autres lieux publics au centre-ville et ailleurs. On pourrait facilement imaginer des camions au parc Jarry ou à la place du Canada, par exemple.

Pour l'ARRQ, la question de la qualité de la nourriture offerte est cruciale. Les membres de l'association entretiennent des relations privilégiées avec des producteurs locaux et des artisans qui garantissent des produits de qualité. En n'achetant pas directement tous ses produits à un grossiste ou à un distributeur, les restaurateurs de rue font travailler plusieurs artisans en alimentation. Il est aussi important de s'assurer que chaque restaurateur de rue soit un restaurateur de métier qui sait manipuler les aliments et en assurer la salubrité et l'innocuité.

L'ARRQ a établi pour ses membres des règles strictes en matière de lutte contre la malbouffe et invite la Ville à faire de même lorsqu'elle autorisera à nouveau la cuisine de rue. M. Melo insiste sur le fait qu'il faut éviter que la malbouffe (produits préculés ou usinés) ne prenne d'assaut le marché de la cuisine de rue.

Mme Cerf et M. Melo proposent ensuite un projet cadre pour uniformiser la démarche d'implantation de la cuisine de rue auprès des arrondissements. Ils attirent l'attention sur certaines mesures préconisées dans ce projet :

- chaque camion devrait être associé à un commerce qui œuvre dans le milieu de l'alimentation (cuisine de production, traiteur ou restaurant);
- chaque exploitant devrait détenir les permis, enregistrements et autres certificats exigés par le MAPAQ, la Ville de Montréal, Revenu Québec et Revenu Canada;
- l'ARRQ travaillera avec Revenu Québec pour implanter le système MEV (module d'enregistrement des ventes) à bord des camions;
- l'ARRQ suggère à la Ville d'exiger que les aliments soient vendus à partir d'un camion ou d'une roulotte (ceci incluant les conteneurs transformés de type Muv Box), et non d'un chariot;
- la Ville de Montréal devrait exiger un calendrier des activités des restaurateurs ambulants;
- un permis spécifique devrait être émis par la Ville pour la cuisine de rue, comme il en existe pour les artisans de rue;
- le prix du permis devrait être plus élevé dans les cas où la cuisine de production de l'entreprise ne se situe pas sur l'île de Montréal.

L'ARRQ croit que le nombre de permis émis devrait être limité à chaque étape d'implantation de la cuisine de rue :

- un total de quelque 30 permis pour la première phase (parcs, squares et autres lieux publics);
- augmenter à 40 permis pour combler les besoins dans les déserts alimentaires;
- se rendre à 50 permis (pour 2017), après consultation des parties concernées et après avoir identifié les lieux de vente sur le domaine public.

En ce qui a trait aux horaires, les camions ne devraient pas opérer moins de quatre heures ou plus de six heures au même endroit.

Le français devrait être la langue utilisée en tout temps pour l'affichage.

Mme Cerf et M. Melo concluent en soulignant que l'implantation de la cuisine de rue ne peut se faire que dans le respect des restaurants établis. L'ARRQ considère 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.

M. Blanchet demande qui sont les membres de l'ARRQ. M. Melo explique que l'association regroupe des restaurateurs de rue, mais aussi d'autres personnes intéressées par la cuisine de rue. Il rappelle que l'ARRQ n'existe que depuis mai 2012.

M. Blanchet demande comment un PPU de la cuisine de rue pourrait être porteur. M. Melo répond qu'un PPU a une fonction structurante dans un milieu. L'ARRQ croit que c'est la meilleure avenue pour intégrer la cuisine de rue à la vie urbaine. L'attrait de la cuisine de rue devient une occasion pour le citoyen de s'approprier l'espace urbain.

M. Bergeron souligne que la présence de camions dans les parcs et les squares ne ferait peut-être pas l'affaire de tout le monde. L'ARRQ a-t-elle des alternatives? M. Melo explique que la première étape d'implantation des camions dans les parcs et divers lieux publics doit être vue dans la perspective d'une contribution à la revitalisation.

En réponse à M. Bélanger, M. Melo souligne que l'ARRQ a choisi une approche de petits pas pour intégrer progressivement la cuisine de rue dans la vie urbaine. Après les parcs et les squares, on vise les déserts alimentaires.

M. Bélanger demande si la cuisine de rue peut se trouver une niche entre les déserts alimentaires, où la rentabilité n'est pas certaine, et les rues denses en restaurants établis. M. Melo croit qu'il y a plusieurs secteurs intermédiaires où la cuisine de rue pourrait être pertinente et profitable. Il mentionne le secteur de la rue Casgrain, dans le Plateau Mont-Royal, à proximité d'Ubisoft.

En réponse à M. Bélanger, Mme Cerf souligne que les membres de l'ARRQ sont d'abord des entreprises à but lucratif et que la notion d'économie sociale est peu présente.

Mme Fournier demande jusqu'où on peut aller en terme d'accréditation des restaurateurs de rue en ce qui a trait à la discrimination sur la base de la malbouffe. Elle rappelle qu'un intervenant, lors d'une séance précédente, a souligné qu'il était juridiquement impossible de faire une telle discrimination.

M. Melo explique qu'on a établi certains critères de sélection pour les entreprises désireuses de rejoindre l'ARRQ. On favorise les entreprises qui produisent leur nourriture à partir de produits locaux.

Mme Fournier comprend que l'ARRQ propose un comité pour évaluer les menus. Quel en serait le rôle? M. Melo explique que cela vise d'abord d'assurer une offre alimentaire diversifiée.

Mme Fournier demande pourquoi l'ARRQ prône une cuisine de rue bien en place seulement en 2017, avec trois étapes s'étalant sur quatre ou cinq ans. Mme Cerf explique que le développement d'une entreprise et d'un camion de cuisine de rue demandent beaucoup d'efforts et de temps. Agir dans la précipitation augmente les risques d'effondrement et d'échec. Elle favorise une approche prudente permettant des ajustements à chaque étape.

M. Brunet demande des explications sur le total de 50 camions à la fin de la troisième étape. M. Melo souligne qu'il y a actuellement 15 camions qui opèrent à Montréal, sur le domaine privé et lors d'événements spéciaux. Il faut laisser du temps à l'industrie de se développer (acquisition de camions, établissement d'une cuisine de production, développement d'un plan d'affaires, etc.).

Atelier Barda

Mme Cécile Combelle et M. Patrick Morand

Mme Combelle et M. Morand présentent une réflexion sur la cuisine de rue basée sur leur observation de diverses expériences dans le monde.

Ils abordent d'abord la cuisine de rue comme activateur de lien social. Pour eux, la rue se définit comme un espace de civilisation, dans la mesure où on y apprend à être des citoyens. La cuisine de rue instaure de nouvelles sociabilités. De par son faible coût, elle attire les habitants sans distinction de classe, de genre et d'âge. Ils attirent également l'attention sur le fait que la cuisine de rue est aussi susceptible d'activer la dimension piétonne de la Ville en favorisant les circulations douces.

Les cantines de rue transforment aussi le paysage urbain par le développement des pratiques de sociabilité. Ainsi, il serait approprié de privilégier des espaces non utilisés ou sous exploités pour l'implantation de la cuisine de rue. D'ailleurs, pour Mme Combelle, le groupement de plusieurs cantines en un même lieu présente plusieurs avantages :

- création de points de rencontres et de points de repère à la manière des places publiques;
- dynamisation de nouveaux espaces;
- possibilité de mettre en commun certaines facilités (toilettes, tables, chaises, ramassage des déchets, etc.).

Ils relatent l'expérience de Portland pour montrer que la cuisine de rue offre une opportunité pour les restaurateurs, mais également pour d'autres types de développement économique.

L'Atelier Barda ne se prononce pas formellement sur les dispositifs fixes ou mobiles pour les camions ou les roulottes de cuisine de rue. Ils soulignent cependant que les regroupements d'installations fixes amènent une dimension supplémentaire pour le paysage urbain et pour la sociabilité du lieu dans le temps.

Montréal étant reconnue pour son esprit créatif et l'audace de ces concepteurs, il serait important d'associer design, innovation, développement économique et développement durable à tous les aspects de l'implantation de la cuisine de rue à Montréal. Des spécialistes de ces disciplines devraient être associés en amont des projets, par la voie d'études et de concours, afin d'assurer un aménagement concerté des dispositifs et de leurs abords.

Les deux architectes de l'Atelier Barda ne sont pas favorables à une préconisation des permis de cuisine de rue en fonction de critères culinaires. Il faut favoriser la représentation des multiples identités culinaires qui caractérisent Montréal en organisant, notamment, des événements valorisant divers groupes de cantines.

Rappelant la consultation récente menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur l'agriculture urbaine, Mme Combelle est d'avis qu'il conviendrait d'associer les deux réflexions car elles touchent aux mêmes problématiques de dynamisation urbaine et de sociabilité.

Mme Fournier demande des précisions quant au rôle du design dans le dossier. Parle-t-on des camions ou de l'aménagement des sites? M. Morand explique qu'on pourrait organiser des concours de design pour les installations fixes des sites (poubelles, conteneurs, etc.).

En réponse à Mme Fournier, M. Morand souligne qu'il souscrit à l'idée d'un PPU. Mme Combelle ajoute qu'elle est heureuse que l'ARRQ ait fait cette proposition.

M. Blanchet demande aux deux architectes s'ils ont réfléchi à la taille des sites. Y a-t-il un nombre magique de camions de cuisine de rue sur un même site pour créer une formule gagnante? Mme Combelle cite en réponse l'exemple de Portland où un espace en périphérie d'un stationnement du centre-ville regroupe quelque trente camions.

M. Perri rappelle qu'un intervenant lors d'une autre séance a fait valoir que la cuisine de rue avait eu des effets néfastes dans certaines villes européennes liés à la propreté et à divers autres problèmes. M. Morand reconnaît que les expériences ne sont pas toutes couronnées de succès et qu'il est certain qu'une réglementation de la cuisine de rue doit être instaurée pour garantir son succès et éviter une certaine anarchie.

M. Bergeron demande sur quoi pourrait porter la «signature Montréal» en cuisine de rue. M. Morand croit qu'il conviendrait de faire participer des professionnels de divers horizons pour identifier ce que pourrait être la signature Montréal.

M. Bélanger demande si Mme Combelle et M. Morand ont pu observer des situations de cohabitation harmonieuse entre cuisine de rue et restauration établie. Mme Combelle répond qu'elle a vu certaines situations où des restaurants fixes sont venus s'installer là où il y avait des cantines de rue. Elle considère que le choix des lieux où on plantera la cuisine de rue est très important. Les meilleurs emplacements pour la cuisine de rue seraient dans des lieux éloignés du centre-ville et de la concentration de restaurants établis qu'on y trouve. M. Morand cite l'exemple du Parc olympique, cet été. Les cantines de rue ont à la fois créé un événement et répondu à des besoins en alimentation dans un secteur plutôt dépourvu à ce chapitre.

M. Brunet constate que, dans le mémoire déposé, on recommande de ne pas discriminer sur la base des menus. Ne devrait-on pas se soucier d'enrayer la malbouffe? Mme Combelle pense qu'il est très difficile de tracer la ligne entre malbouffe et aliments acceptables. Elle rappelle que le phénomène des cuisines de rue est réapparu dans beaucoup de villes américaines en raison de la crise économique qui a frappé ce pays. Les gens cherchent d'abord à se nourrir à moindre prix. Pour les entrepreneurs, lancer une entreprise de cuisine de rue s'avère moins coûteux et peut conduire éventuellement l'entrepreneur vers la restauration «classique».

Mme Fournier évoque le climat hivernal de Montréal et demande si la cuisine de rue à l'année longue est envisageable à Montréal. Mme Combelle ne peut se prononcer, mais convient que maintenir la cuisine de rue en hiver supposerait des moyens et des équipements importants.

Projet Montréal ***Marie-Ève Gagnon et M. Jesse Radz***

Projet Montréal est favorable à la réintroduction de la cuisine de rue car plusieurs de ses avantages rejoignent de grandes préoccupations du parti. La présentation s'intéresse plus particulièrement à la question de la concurrence avec les restaurants établis, à la gouvernance de la cuisine de rue et aux externalités et inconvénients liés à la cuisine de rue.

Projet Montréal se dit sensible aux arguments évoqués en matière de concurrence par les restaurateurs établis, mais le parti considère que la cuisine de rue est une industrie complémentaire à celle des restaurants, c'est un incubateur d'innovation et un tremplin pour favoriser l'entrepreneuriat.

Ceci dit, le parti considère que le règlement qui sera adopté par la Ville devra comporter des dispositions pour s'assurer que restaurateurs de rue et restaurateurs traditionnels opèrent selon les mêmes règles. Il recommande entre autres que les restaurateurs de rue adoptent un module d'enregistrement des ventes comme les restaurants et que les franchises soient interdites, comme l'exige de ses membres l'Association des restaurateurs de rue du Québec, et ce pour favoriser l'entrepreneuriat et l'innovation. De plus, étant donné que la cuisine de rue est un phénomène relativement nouveau pour Montréal, Projet Montréal propose un projet pilote rendant accessible aux camions de rue un nombre de lieux publics, et ce tout en observant l'évolution du phénomène et de la demande de la part des citoyens.

Pour ce qui est de la gouvernance, Projet Montréal recommande la création d'un organe mixte qui serait chapeauté par la Direction du développement économique et urbain de la Ville de Montréal et qui regrouperait des élus, des représentants des restaurateurs de rue, des professionnels et des représentants de l'Association des restaurateurs du Québec. Le mandat de cet organe serait de :

- définir les conditions d'obtention et de renouvellement de permis ;
- traiter les plaintes du public et évaluer les changements réglementaires à apporter ;
- moduler la progression de l'industrie et l'évolution de la demande.

Projet Montréal est aussi d'avis que seuls les restaurateurs préparant leur nourriture dans une cuisine fixe devraient être autorisés. Les projets de charriots et kiosques ambulants servant de la nourriture préparée devraient être écartés pour éviter les problèmes liés à la salubrité.

Le parti propose dans un premier temps d'autoriser la cuisine de rue dans certains lieux publics, principalement dans les parcs. Les lieux pourraient être identifiés en collaboration avec les arrondissements et l'organe de gouvernance de la Ville centre, et ce en privilégiant les parcs pouvant accueillir des activités communautaires et en prenant en considération les installations existantes et nécessaires pour accueillir les camions, comme la présence d'un stationnement, des bancs, etc. Chaque année, l'offre et la demande seraient réévaluées pour voir si les besoins sont grandissants et si de nouveaux lieux doivent être rendus accessibles.

La gestion des permis devrait être centralisée et les titulaires de permis auraient à remplir les obligations suivantes :

- exploiter une cuisine professionnelle à une adresse fixe située sur le territoire de la Ville de Montréal pour la transformation des aliments, le camion ne servant qu'à réchauffer et assembler ;
- proposer un menu de qualité, composé de plats sains et nutritifs, confectionnés avec des produits locaux, de préférence ;
- posséder un camion autonome en eau et en énergie, équipé d'une génératrice la moins bruyante possible ;
- comporter un plan de traitement des eaux usées et de gestion des déchets et matières résiduelles ;
- détenir un permis de restauration du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ).

Un comité de citoyens experts pourrait évaluer les dossiers de demande de permis, comme c'est le cas à Vancouver. Pour Projet Montréal, il ne devrait pas y avoir plus de 25 à 50 permis octroyés.

En ce qui a trait aux externalités et aux nuisances, Projet Montréal propose les gestes suivants :

- bruit – inclure des limites à ne pas dépasser dans les critères d'octroi de permis;
- émissions polluantes – déterminer avec précision quelles normes environnementales seront appliquées aux restaurateurs de rue;
- émissions olfactives – s'assurer que les émissions olfactives générées n'incommodent pas le voisinage;
- environnement – utiliser des couverts avec une meilleure empreinte environnementale;
- propreté – s'assurer que les restaurateurs de rue nettoient l'espace utilisé avant de quitter les lieux et que les emballages n'engorgent pas les poubelles publiques du secteur;
- eau – réfléchir à la possibilité de fournir l'eau potable pour éviter une prolifération de bouteilles d'eau;
- faune – la Ville devrait exiger des mesures particulières aux restaurateurs dès qu'on constate que la présence de la nourriture en plein air attire pigeons, écureuils et autres animaux errants;
- droits acquis – éviter de répéter l'erreur faite avec les calèches du Vieux-Montréal où la Ville a été obligée de racheter plusieurs permis;
- présence de toilettes à proximité – un questionnement profond est à faire sur la question.

En ce qui a trait à la gouvernance proposée par Projet Montréal qui prévoit une centralisation des permis, Mme Fournier demande si cela voudrait dire un seul règlement pour toute la Ville ou des façons de faire différentes selon les arrondissements. Mme Gagnon croit qu'il serait préférable que tous les joueurs impliqués adoptent les mêmes règles. Elle souhaite une approche consensuelle pour y arriver.

M. Blanchet avoue avoir des réserves sur la gestion centralisée des permis de cuisine de rue. Pour lui, il y a des identités diverses dans les arrondissements qu'il faut respecter. Mme Gagnon croit à

l'importance d'avoir des règles communes... qui pourraient être appliquées différemment en tenant compte des spécificités locales.

M. Salem a des réserves quant à la présence d'élus sur l'organe proposé pour la gouvernance de la cuisine de rue. Il demande si les arrondissements seront libres ou non d'adhérer.

Mme Gagnon rappelle qu'elle souhaite que le permis soit municipal et non par arrondissement. Elle ajoute, en réponse à M. Salem, que Projet Montréal favorise des lieux fixes pour la cuisine de rue avec la possibilité de rotation pour les camions.

M. Bergeron diverge d'opinion avec M. Salem. Il voit d'un bon œil la présence d'un élu sur le comité proposé. Pour lui, ce serait normal et il faudrait s'assurer d'un encadrement adéquat.

M. Brunet demande si on a exploré la possibilité de créer une société paramunicipale. Mme Gagnon répond qu'une unité relevant de la ville-centre apparaît appropriée.

M. Bélanger demande à Mme Gagnon ce que seraient les éléments à considérer pour assurer une saine concurrence entre restaurateurs établis et cuisine de rue. Cette dernière répond qu'il faut essentiellement que les règles et les obligations soient les mêmes pour les deux types de restauration.

**Mme Gabrielle Aubin et M. Guillaume Guay-Robichaud
Étudiants à l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec (ITHQ)**

En tant que futurs acteurs de l'industrie alimentaire, Mme Aubin et M. Guay-Robichaud prennent position pour la cuisine de rue à Montréal.

Du point de vue éthique, la cuisine de rue n'est pas une menace pour la restauration déjà installée. Elle s'inscrit dans une dynamique de libre concurrence que l'on retrouve dans la plupart des secteurs d'activités. Pour assurer que cette libre concurrence soit bien réelle, il est important d'instaurer un système d'équité fiscale contraignant les propriétaires de roulottes ou de camions à payer une portion de taxes au même titre que tout autre restaurateur.

Mme Aubin et M. Guay-Robichaud proposent une vision à l'européenne de la cuisine de rue avec des camions alimentaires (food trucks) qui, sur le coin d'une rue, offrent les spécialités de la région en version sur le pouce. Pour eux, cette approche suppose des balises nutritionnelles obligatoires et un accent sur la mise en valeur des produits locaux. Ils proposent aussi la mise en place d'un fonds d'encouragement pour soutenir les entreprises favorisant les produits biologiques.

Du point de vue environnemental, les étudiants de l'ITHQ suggèrent que les camions de rue soient soumis aux mêmes lois et règlements relatifs à la salubrité que les restaurants ayant pignon sur rue. Ainsi, les manipulateurs d'aliments des camions devraient être soumis aux mêmes examens et règlements que ceux des restaurants fixes.

Ils proposent que l'on impose aux restaurateurs de rue de se mettre dès maintenant au compostage et au recyclage. Cela donnerait un bon coup de main à l'environnement et pourrait servir d'exemple pour les consommateurs. La Ville pourrait apporter son soutien en assurant la collecte gratuite du compost.

Il serait aussi hautement souhaitable que les restaurateurs de rue puissent profiter du Programme d'aide en innovation à l'énergie (PAIE) du gouvernement du Québec. Ce programme offre du financement aux entreprises qui innovent sur le plan de l'efficacité énergétique ou des énergies émergentes.

Il serait aussi important d'encourager les propriétaires à se procurer des camions écoénergétiques ainsi que des génératrices peu bruyantes, ce qui répondrait favorablement aux plaintes parfois exprimées par les citoyens. Là aussi, la Ville pourrait stimuler cette activité en offrant des remises de taxes.

Le prix des permis devrait être établi en partant du principe que la Ville ne doit pas déboursier plus qu'elle ne reçoit. Il serait donc logique que les prix des permis soient fixés en fonction du type de point de vente.

D'un point de vue entrepreneurial, les étudiants voient plusieurs opportunités intéressantes pour les jeunes entrepreneurs et aussi pour les restaurateurs déjà établis :

- possibilité pour les restaurateurs établis de faire découvrir une version simplifiée de leur gastronomie;
- possibilité pour les jeunes entrepreneurs ayant moins de ressources financières de développer leur concept pour une fraction du prix.

Ils concluent en réitérant leur foi en la création d'un nouveau type d'offre alimentaire qui devra se construire sur de bonnes bases et qui sera durable, viable et noble.

Mme Fournier demande si l'acquisition d'un camion et d'un lieu de transformation des aliments représentent des coûts accessibles pour de jeunes entrepreneurs. M. Guay-Robichaud reconnaît que

l'établissement d'une cuisine de production représente un coût important au départ, mais il croit que cela permet rapidement d'avoir une meilleure gestion des coûts.

M. Blanchet salue la vision des étudiants qui ont choisi de voir dans le dossier des opportunités, plus que des embûches. Il demande comment ils voient le rôle de la cuisine de rue dans la revitalisation urbaine. Mme Aubin explique que les jeunes futurs diplômés de l'ITHQ voient un nouveau marché à investir, mais sont aussi conscients au rôle social que la cuisine de rue peut jouer, notamment dans la revitalisation de certains quartiers.

Les membres s'entendent pour souligner la qualité de la présentation et en reconnaître la pertinence.

Mme Aubin indique qu'elle transmettra un mémoire écrit à la commission au cours des prochains jours.

4. Période de questions des membres de la commission

Les membres n'ont pas d'autre intervention à faire suite aux questions posées aux citoyens.

5. Levée de l'assemblée

Avant la levée de l'assemblée, M. Brunet rappelle que la présente séance était la dernière prévue pour le dépôt de mémoires dans le cadre de l'examen public. Il souligne que la commission pourra continuer à recevoir des mémoires au cours de la prochaine semaine.

Il remercie les citoyens et organismes qui ont participé à cet examen public et rappelle que la commission adoptera ses recommandations lors d'une assemblée publique, au début de 2013, dont la date reste à déterminer.

L'ordre du jour étant épuisé, l'assemblée est levée à 21 h 45.

ADOPTÉ LE : 28 mars 2013

Original signé

Bernard Blanchet
Président

Original signé

Pierre G. Laporte
Secrétaire recherchiste