

UNIS
PAR NOTRE
PASSION

ARQ



EXAMEN PUBLIC DU DOSSIER DE LA VENTE D'ALIMENTS
SUR LE DOMAINE PUBLIC À MONTRÉAL

Mémoire présenté par
l'Association des restaurateurs du Québec
à la Commission permanente du développement économique
et urbain et l'habitation

Novembre 2012

Association des restaurateurs du Québec

6880, Louis-H.-La Fontaine

Montréal (Québec) H1M 2T2

Téléphone : 514 527-9801

1 800 463-4237

Télécopieur : 514 527-3066

Site Internet : www.restaurateurs.ca

Contact : François Meunier, vice-président aux affaires publiques et gouvernementales

Courriel : fmeunier@arqc.gc.ca

Ce document sera disponible en format PDF sur le site Internet www.restaurateurs.ca le mercredi 28 novembre 2012 à compter de 14 h.

LA TABLE DES MATIÈRES

L'ASSOCIATION DES RESTAURATEURS DU QUÉBEC : UNIS PAR NOTRE PASSION DEPUIS 75 ANS!.....	4-5
INTRODUCTION	6
ÉTAT DE LA SITUATION : L'INDUSTRIE DE LA RESTAURATION À MONTRÉAL EN STATISTIQUES	7-10
LA CONSULTATION 2002-2003 : UN BREF RETOUR EN ARRIÈRE	11-13
LES INQUIÉTUDES DES RESTAURATEURS SONT LÉGITIMES ET JUSTIFIÉES	13-16
BIEN FAIRE LES CHOSES	17-19
CONCLUSION	20-21

L'ASSOCIATION DES RESTAURATEURS DU QUÉBEC : UNIS PAR NOTRE PASSION DEPUIS 75 ANS!

Le 6 juin 1938 était fondée à Montréal, l'Association des restaurateurs du Québec (ARQ). Si à l'origine l'organisation ne regroupait qu'une quinzaine de restaurateurs rassemblés pour combattre un projet de taxe provinciale sur les repas au restaurant, l'ARQ compte maintenant dans ses rangs, à la veille de son 75^e anniversaire de fondation, tout près de 4 500 membres corporatifs exploitant environ 6 000 établissements, et ce, dans toutes les régions du Québec. D'ailleurs, 738 d'entre eux exercent leur activité sur le territoire de la Ville de Montréal.

En 2012, les membres de l'ARQ auront généré ensemble des ventes totalisant près de 5,5 milliards de dollars soit plus de la moitié des ventes globales de l'industrie.

Organisme sans but lucratif, l'ARQ regroupe les propriétaires et les gestionnaires du domaine de la restauration sous toutes ses formes. Elle compte également des membres associés, des fournisseurs de produits et de services pour hôtels, restaurants et autres services alimentaires, ainsi que des membres affiliés œuvrant dans l'enseignement de la restauration et de l'hôtellerie.

L'organisation a pour mission de fournir aux gestionnaires de restaurants membres, des services complets d'information, de formation, d'escomptes, d'assurances, d'accompagnement en plus de les représenter auprès du public et des pouvoirs publics afin de faire valoir leurs préoccupations.

L'ARQ représente bien sûr les intérêts des restaurateurs, mais elle est aussi reconnue pour contribuer de façon constructive aux grands débats de société.

Au cours des dernières années, l'ARQ a, entre autres, joué un rôle important dans la mise en place du plan de lutte à l'évasion fiscale piloté par l'Agence du revenu du Québec. La contribution positive de l'ARQ a aussi été soulignée lors de l'entrée en vigueur de la législation provinciale bannissant complètement l'usage du tabac dans les restaurants en 2006.

En matière d'alimentation, l'ARQ est fière de prendre part à la promotion active des produits alimentaires du Québec en siégeant au conseil d'administration du Conseil de promotion de l'agroalimentaire québécois, organisme gérant les marques *Aliments du Québec* et *Aliments préparés au Québec*. Notre organisation participe également aux travaux du comité consultatif élaborant la Politique pour une saine alimentation au Québec et est partenaire de la Fondation de l'ITHQ dans le projet *La santé au menu* visant l'amélioration de l'offre alimentaire principalement dans les restaurants de type familial.

En outre, c'est grâce aux demandes répétées et à l'acharnement de l'ARQ que depuis le 21 novembre 2009, il est obligatoire au Québec d'avoir en tout temps dans un restaurant une personne ayant suivi une formation en hygiène et salubrité alimentaires reconnue par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.

Plus particulièrement en ce qui concerne Montréal, rappelons que l'ARQ s'était farouchement opposée en 2007 au projet de loi 22 qui, s'il avait été adopté, aurait accordé à la Ville de Montréal de nouveaux pouvoirs, particulièrement celui de taxer « un repas ou une boisson fournie dans le cadre de l'exploitation d'un établissement de restauration ». Elle a aussi bien sûr participé activement à la consultation publique faite en 2002-2003 par l'arrondissement Ville-Marie sur la vente alimentaire sur le domaine public. Finalement, ces derniers mois, nous avons activement collaboré aux travaux d'un comité de travail menant à la présentation de la Semaine des restaurants de Montréal, MTL à Table, organisée par Tourisme Montréal.

INTRODUCTION

De tout temps, les restaurants ont été associés à l'image de Montréal comme ville où il fait bon vivre et bien manger. Soucieux de la collectivité, les restauratrices et les restaurateurs s'intéressent aux questions économiques et politiques et se font un devoir d'y apporter leur contribution en participant aux débats qui animent la société.

Ainsi, il y a dix ans presque jour pour jour, le 5 décembre 2002, l'Association des restaurateurs du Québec (ARQ) participait à la consultation publique étudiant la vente d'aliments sur le domaine public dans l'arrondissement Ville-Marie. Cette réflexion publique ressemble, à de nombreux égards, à celle à laquelle nous convie aujourd'hui la Ville de Montréal.

Tout comme en 2002-2003, la présente intervention de l'ARQ n'a pas pour but d'obtenir de traitement de faveur pour les propriétaires de restaurant. Elle a surtout pour objectif que leur réalité et les défis auxquels ils doivent faire face quotidiennement pour assurer leur rentabilité, soient pris en considération.

Dans ce contexte, il est alors normal que des inquiétudes soient soulevées quant au développement possible de la cuisine de rue. C'est pourquoi nous pensons nécessaire que le développement envisagé de cette nouvelle concurrence soit analysé avec rigueur et que des réponses soient données aux préoccupations légitimes des restaurateurs.

Dans les pages qui suivent, l'ARQ dresse un état de la situation de la restauration, revient sur la consultation de 2002-2003 et complète les informations sur les expériences vécues dans certaines villes nord-américaines déjà identifiées dans le document synthèse déposé par la Commission le 29 octobre dernier¹. Finalement, elle expose les conditions acceptables pour les restaurateurs quant à l'autorisation de la cuisine de rue à Montréal.

L'ARQ remercie les membres de la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation de lui permettre de faire part de sa réflexion sur le sujet. C'est dans un esprit de collaboration qu'elle dépose ce mémoire et elle est convaincue que ses observations, inquiétudes et recommandations obtiendront toute la considération qu'elles méritent au cours de la présente consultation.

¹ Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation. *La cuisine de rue à Montréal : enjeux et réflexion*. Consultation publique octobre 2012. [En ligne] [<http://bit.ly/Tc54Pw>] p. 3-8 [Consulté le 13 novembre 2012]

ÉTAT DE LA SITUATION

L'industrie de la restauration à Montréal en statistiques

- Actuellement, selon les données du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, la Ville de Montréal compte 5 247 endroits possédant un permis de restaurant (restaurants, hôtels, casse-croûte, traiteurs, etc.).²
- Il s'agit d'une moyenne d'un restaurant pour 373 habitants, comparativement à 405 habitants pour la province. Les arrondissements de Ville-Marie et du Plateau Mont-Royal connaissent une concentration beaucoup plus élevée.
- Depuis 2009, on retrouve 132 restaurants de moins sur le marché montréalais. Or, durant la même période, la Montérégie a accueilli l'ouverture de 116 restaurants de plus et la région de Laval, 69 établissements de plus.
- En 2011, les recettes totales des entreprises situées à Montréal dont la restauration constituait la principale activité économique sont estimées à 2,7 milliards de dollars.³
- Les restaurants de Montréal procurent de l'emploi à environ 65 200 personnes, représentant 34 % des emplois en restauration au Québec.⁴ Près de 5,5 % de la main-d'œuvre active au Québec travaille dans le secteur de la restauration. D'ailleurs, 54,2 % de la main-d'œuvre travaille à temps plein.
- En 2011, 55,7 % des restaurants au Québec opéraient avec moins de 10 employés.
- Le Surintendant des faillites a comptabilisé 192 faillites dans le secteur de la restauration québécoise en 2010. En 2011, il en comptabilise 245. En août 2012, le Surintendant des faillites déclarait déjà 181 faillites depuis le début de l'année au Québec, une hausse de 22 % par rapport à la même période en 2011.⁵
- Le taux de survie des entreprises dans l'industrie est de 20 % après 7 ans et de 15 % après 9 ans.

² Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ). Octobre 2012.

³ Estimation à partir des données de : Direction des études et perspectives économiques. *Bottin statistiques de l'alimentation*. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ). Édition 2010.

⁴ *Ibid*

⁵ Bureau du Surintendant des faillites du Canada. *Statistiques provinciales sur les déclarations de faillites d'entreprises selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord*. [bsf.ic.gc.ca]

- Selon Statistique Canada, la marge de profit se situe à 4,4 % en 2010, une baisse significative depuis 2008 alors que la marge se trouvait à 5 %. Elle est plus faible encore pour les établissements avec service (3,2 %).
- Les ventes annuelles par habitant diminuent depuis 2008. À cette période, chaque habitant dépensait en moyenne 1 030 \$ dans les restaurants alors qu'en 2011, il ne dépense plus que 992 \$.

Une industrie fragile

Ces dernières années, les hausses de prix des aliments, des coûts de main-d'œuvre et de l'énergie ont considérablement contribué à faire augmenter les frais d'exploitation des restaurants québécois.

Réticents à refiler aux consommateurs ces hausses en augmentant les prix des plats au menu, de nombreux restaurateurs grugent dans leur marge de profit au risque de fragiliser la rentabilité de leur entreprise.^{6,7,8}

La situation est particulièrement inquiétante à Montréal : exode de la clientèle vers les banlieues, travaux routiers qui n'en finissent plus, taux de chômage élevé, problèmes de stationnement, surtaxation, « Montréal fait peur » titrait récemment le Journal *Les Affaires* et c'est particulièrement vrai dans la restauration.^{9,10}

En définitive, parce que la cuisine de rue est essentiellement une activité commerciale, on ne pourra permettre son développement sans tenir compte de l'état du marché et du niveau de concurrence qui existe présentement tout en évaluant avec beaucoup de rigueur la capacité de Montréal à accueillir de nouveaux joueurs.

Camions alimentaires et restaurants traditionnels

Aux États-Unis, la crise économique qui perdure est un des facteurs clés expliquant l'essor considérable qu'a connu la cuisine de rue au cours des dernières années. Car ouvrir un restaurant coûte cher, beaucoup plus que de démarrer l'exploitation d'un camion alimentaire.

⁶ Couture, Pierre. *Temps durs pour les restaurateurs*. Le Soleil. 26 avril 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/X3DRSK>] (Consulté le 13 novembre 2012)

⁷ Leduc, Gilbert. *Les restaurateurs pris à la gorge*. Le Soleil. 9 novembre 2011, [En ligne]. [<http://bit.ly/RVq7U3>] (Consulté le 13 novembre 2012)

⁸ Lesage, Valérie. *Des marges faméliques pour les restaurateurs*. Les Affaires. 8 novembre 2011, [En ligne]. [<http://bit.ly/PRRU9P>] (Consulté le 13 novembre 2012)

⁹ Lesage, Valérie. *Pas d'appétit pour Montréal*. Les Affaires. 20 octobre 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/RAC8yr>] (Consulté le 13 novembre 2012)

¹⁰ Massé, Isabelle. *Temps gris pour les restaurateurs*. La Presse. 11 juillet 2011, [En ligne]. [<http://bit.ly/SK6bCx>] [13-11-2012]

Selon le site *Restaurant Owner.com*, ouvrir un restaurant aux États-Unis coûterait en moyenne près de 500 000 \$. Si on doit acheter un terrain, les coûts de démarrage grimpent à plus de 700 000 \$.¹¹ En comparaison, on peut facilement démarrer un camion alimentaire avec aussi peu que 40 000 \$ en poche.^{12,13} Même si de telles données ne sont pas disponibles pour le Québec, elles s'avèrent malgré tout un outil pertinent.

Dans une grande ville comme Montréal, ouvrir un restaurant ayant pignon sur rue exige des ressources importantes. John Kunkel, un restaurateur américain ayant ouvert de nombreux établissements aux États-Unis, nous propose ci-après un inventaire sommaire des coûts pour ouvrir un restaurant qui donne, selon nous, une idée probablement approximative mais assez fidèle de ce qu'il en coûte pour en ouvrir un à Montréal¹⁴:

- Premier mois de loyer : 10 000 à 12 000 \$
- Premier mois de service public (téléphone, Internet) : 2 500 \$
- Aménagement du local (incluant la cuisine) : 250 000 \$ à 350 000 \$
- Tables et ameublement : 40 000 \$
- Vaisselle, assiettes, ustensiles, équipement de bar et de cuisine : 80 000 \$
- Assurance : 6 000 \$
- Permis divers : 5 000 à 6 000 \$
- Système de point de vente : 20 000 \$
- Enseigne : 15 000 \$
- Menus : 1 500 \$
- Publicité : 5 000 à 10 000 \$

Par ailleurs, qu'il pleuve ou qu'il neige, en haute ou basse saison, pour les propriétaires de restaurant les factures arrivent chaque mois. Ils signent des baux à long terme. Ils investissent pendant parfois de nombreuses années pour améliorer leur environnement ou leur façade ainsi qu'en publicité et promotion pour attirer non seulement la clientèle dans leur établissement mais aussi dans leur quartier de concert avec leur société de développement commerciale (SDC). Permettre à une nouvelle concurrence de venir gruger la clientèle qu'ils se sont construite au fil du temps, exigera minimalement du discernement.

¹¹ Owner Restaurant, *Industry Survey : How much does it cost to open a restaurant ?* 2011, [En ligne].

[<http://bit.ly/W1UFRH>] (Consulté le 13 novembre 2012)

¹² Car insurance.org, *An appetite for success : the tasty business of food trucks*, 24 septembre 2012, [En ligne].

[<http://bit.ly/TY5DFL>] (Consulté le 13 novembre 2012)

¹³ Fuhrmann, Ryan. *The Cost of Starting a food truck*. Investopedia. 12 septembre 2012, [En ligne].

[<http://bit.ly/T3d8SF>] (Consulté le 14 novembre 2012)

¹⁴ Pace, Gina. *The cost of starting up a restaurant*. 10 novembre 2011, [En ligne]. [<http://bit.ly/ZDpJ09>] (Consulté le 14 novembre 2012)

La taxe foncière

Service de police, entretien des rues, enlèvement des ordures et de la neige, traitement et distribution des eaux, transport en commun, loisirs et culture, etc., les responsabilités d'une ville comme Montréal sont immenses. Pour qu'une ville puisse desservir sa population, elle doit s'assurer d'un financement adéquat. Ce financement repose essentiellement, la plupart du temps, sur la perception d'une taxe foncière. Par définition, une taxe foncière est une taxe imposée sur la valeur d'un immeuble. Ainsi, tous les commerçants paient leur juste part soit directement, quand ils sont propriétaires de l'immeuble abritant leur commerce, ou indirectement, comme locataires.

Ainsi, à moins de corriger cette iniquité, il est indéniable que l'exploitant d'un camion alimentaire de rue retirera un avantage considérable et déloyal par rapport aux autres commerçants du fait qu'il n'aura pas de taxe foncière à payer puisqu'il n'est pas dans l'obligation d'occuper un immeuble pour exercer son activité commerciale.

LA CONSULTATION DE 2002-2003 : UN BREF RETOUR EN ARRIÈRE

À l'occasion de la présente consultation, la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal entendra tous les acteurs qui auront des commentaires ou des préoccupations à soumettre. Cette démarche, que nous saluons, jugeons nécessaire et utile, ne devrait toutefois pas faire en sorte que soit jeté aux oubliettes la première réflexion en profondeur tenue sur la question de la vente alimentaire.

En effet, nous croyons nécessaire de revenir sur les travaux que la Ville a elle-même réalisés dans le passé sur cette question, notamment lors de la consultation faite par l'arrondissement de Ville-Marie en 2002-2003 et les conclusions auxquelles les autorités en étaient alors arrivées.

Par cette consultation, convoquée pour répondre aux demandes répétées des entrepreneurs qui souhaitaient une libéralisation de la cuisine de rue, l'arrondissement Ville-Marie entendait, en mandatant un comité de travail, étudier les enjeux et les implications de ce type d'activités pour l'arrondissement et son administration. Le comité en question a tenu douze séances de travail, dont quatre en consultation publique.

Le comité s'est notamment penché sur les impacts que pourrait avoir la vente alimentaire sur le domaine public sur l'inspection, la salubrité, la nuisance, l'hygiène, le contrôle, l'administration municipale ainsi que sur la concurrence avec les restaurants existants.

Dans son rapport, la commission s'est dite « animée par un objectif principal d'améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment par des échanges, des rencontres, des découvertes afin que tous puissent s'approprier l'espace public. »¹⁵

Après une analyse de ce qui s'est fait ailleurs, notamment à New York, Vancouver et Toronto, avoir entendu l'ensemble des intervenants et avoir pris en considération la situation opérationnelle et financière de la Ville de Montréal, certaines inquiétudes ont jailli.

En effet, la difficulté de contrôler la vente d'aliments sur le domaine public semble avoir été un élément marquant lors de la formulation des recommandations par le comité consultatif. Alors que l'interdiction de vendre des aliments sur la rue était complète sur le territoire, l'arrondissement Ville-Marie avait déjà connu des problèmes avec des vendeurs ambulants de crème glacée. Les autorités affirmaient avoir beaucoup de difficultés à sanctionner les fautifs et à contrôler le phénomène.¹⁶ Le comité s'est alors inquiété des conséquences d'une libéralisation, même légère, de la cuisine de rue.

¹⁵ Rapport du comité consultatif concernant la vente d'aliments sur le domaine public. *Ville-Marie, Au cœur de la Métropole*. Mars 2003, [En ligne]. [<http://bit.ly/T1ZJug>] (Consulté le 13 novembre 2012) p.46

¹⁶ *Ibid.* p.49

À l'époque, la Ville composait avec des finances très serrées et des ressources en matière d'inspection limitées qui ne permettaient pas de garantir les inspections supplémentaires, la surveillance des contrevenants n'ayant pas permis ou ceux ne respectant pas l'encadrement exigé.

De plus, bien que les promoteurs de la cuisine de rue faisaient valoir qu'ils auraient un plan de gestion des déchets, le comité a convenu que, malgré les efforts possibles des vendeurs, des impacts négatifs seraient inévitables. Entre autres, des coûts supplémentaires pour la Ville pour le nettoyage des trottoirs, de l'espace public, des parcs et des rues, seraient engendrés.

Dans son rapport, le comité consultatif résume ainsi son appréciation des expériences étrangères : « *Si, au départ, les intentions des autorités municipales concernées et des entrepreneurs intéressés par cette activité pouvaient sembler louables, il faut constater que rapidement, il y a eu détérioration de la situation, et ce, malgré des réglementations sévères et pointilleuses.* »¹⁷

Malgré des préjugés initialement favorables, c'est à la suite d'un rigoureux travail que la consultation de 2002-2003 sur la vente d'aliments sur le domaine public amène finalement le comité consultatif à recommander « *d'interdire complètement la vente mobile, ambulante, itinérante, d'aliments sur le domaine public que ce soit à l'aide de triporteurs, de comptoirs mobiles, de camionnettes ou de tout autre moyen de locomotion.* »¹⁸

Il est par ailleurs étonnant qu'aucune suite n'ait été donnée à la recommandation qui aurait permis « *l'aménagement de (...) kiosques multifonctionnels permanents dans (...) quatre espaces publics* ». ¹⁹

Dix années plus tard, sommes-nous plus certains d'être en mesure de contrôler la vente d'aliments, tant celle illégale que celle qui contreviendrait au cadre réglementaire prescrit? La Ville a-t-elle davantage de ressources disponibles qu'en 2002 pour bien gérer les effets négatifs qui semblent inévitables avec le développement de la cuisine de rue? La Ville peut-elle se permettre d'allouer des fonds pour la gestion et le contrôle de ce nouveau type d'activités commerciales?

De notre point de vue, il sera nécessaire de répondre à toutes ces questions avant d'autoriser le développement de manière importante de ce type d'activité commerciale, qu'est la cuisine de rue.

¹⁷ Rapport du comité consultatif concernant la vente d'aliments sur le domaine public. *Ville-Marie, Au cœur de la Métropole*. Mars 2003, [En ligne]. [<http://bit.ly/T1ZJug>] (Consulté le 13 novembre 2012) p.48

¹⁸ *Ibid.* p.50

¹⁹ *Ibid.* p.50

LES INQUIÉTUDES DES RESTAURATEURS SONT LÉGITIMES ET JUSTIFIÉES

Si pour plusieurs la cuisine de rue est synonyme de créativité et d'animation urbaine, elle est pour d'autres associée à de mauvaises odeurs, à de la malpropreté et à l'occupation sauvage de l'espace public.

Aux États-Unis, malgré sa popularité grandissante, la présence de la cuisine de rue est en effet loin de faire l'unanimité, bien au contraire.

À Las Vegas, la Ville a dû réglementer une distance minimale entre les restaurateurs et les camions de rue afin d'atténuer les tensions dues à l'arrivée de ces derniers durant les heures de pointe.²⁰

À San Francisco, ce n'est guère mieux. Une guerre continuelle y perdure en raison du bruit et des odeurs créés par les camions de nourriture, des places de stationnement qu'ils utilisent et de la baisse d'achalandage qu'ils entraînent dans les restaurants.²¹

À Brookline (Massachusetts), outre les restaurateurs, ce sont les citoyens qui se sont mobilisés afin d'interdire la cuisine de rue dans leur secteur. Loin d'adhérer aux arguments idylliques des promoteurs de la cuisine de rue, ils se sont plutôt prononcés contre les odeurs et le bruit tout en remettant en question l'utilité réelle des camions alimentaires dans leur voisinage.^{22,23}

À Vancouver, les restaurateurs se plaignent aussi de la proximité des camions et déplorent les expansions successives.²⁴

À Calgary, en octobre 2012, sur les 35 camions alimentaires de rue exploités depuis assez longtemps pour pouvoir être inspectés, 26 ont échoué à l'inspection pour des violations sanitaires critiques.²⁵

À Chicago, en juillet 2012, le conseil de la ville a voté à 44 contre 1 pour une nouvelle réglementation afin d'encadrer les camions de cuisine de rue, notamment avec des contraintes qui rendent pratiquement impossible la vente dans le centre-ville.²⁶

²⁰ KSNV Reports. *Battle Between food trucks and briacks-and-mortar restaurant*. Las Vegas Sun. 8 septembre 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/ZtAjYI>] (Consulté le 12 novembre 2012)

²¹ Carlton. Jim. *Restaurants, Food trucks in turf war*. 24 février 2011, [En ligne]. [<http://on.wsj.com/UGEsTk>]. (Consulté le 12 novembre 2012)

²² Applebaum, Teddy. *Brookline decides against most food trucks in Coolidge Corner*, 20 mars 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/UDaFR9>]. (Consulté le 12 novembre 2012)

²³ Applebaum, Teddu. *Brookline resident trying to ban food trucks*. 7 mars 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/T3h8CI>] (Consulté le 12 novembre 2012)

²⁴ CBC, *Vancouver's Food Carts getting too close, say restaurateurs*. 1^{er} novembre 2012, [En ligne]. [<http://huff.to/W5Q1ce>]. (Consulté le 12 novembre 2012)

²⁵ Platt, Michael. *Majority of Calgary Food trucks fail to make the food safety grade*. Calgary Sun. 30 octobre 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/UDgpKH>] (Consulté le 14 novembre 2012)

Les inquiétudes des restaurateurs montréalais sont donc bien légitimes et justifiées.

Bien qu'il reste difficile de comparer Montréal aux autres grandes villes nord-américaines, notamment en raison de l'état du développement économique et touristique et de la densité de population de chacune d'elles, une observation attentive des difficultés vécues autour du développement de la cuisine de rue dans certaines villes peut s'avérer, pour la Commission, éclairant à certains égards.

Plusieurs villes nord-américaines se rendent compte trop tard des conséquences négatives de la cuisine de rue. D'ailleurs, plusieurs d'entre elles légifèrent de plus en plus afin de protéger les restaurants et tentent, difficilement parfois, d'assujettir les vendeurs alimentaires sur rue aux mêmes normes et règlements que les restaurants traditionnels.²⁷

Les expériences dans les autres villes nord-américaines

Toronto

La situation torontoise est un exemple de dérapage que souhaitent éviter les restaurateurs montréalais. D'ailleurs, le projet-pilote Toronto *A la Cart* a été considéré comme un échec par le rapport d'analyse de la firme *Cameron Hawkins and Associates* : « *The program has failed to meet its program objectives [...] we recommend that the program be discontinued* ». ²⁸

Ce rapport est venu à la conclusion que la Ville devait accepter une certaine forme de laissez-faire, de chaos, afin que la cuisine de rue puisse connaître du succès : « *There are consequences associated with introducing this retail model into the public realm. The City must decide if this use of public space is desirable and consistent with its vision. [...] If the City wants to see more diverse food offerings, it must be prepared to accept the eccentric character of street carts.* » ²⁹

Pour tirer de telles conclusions, les autorités s'appuient sur leur propre expérience, mais aussi sur la politique de laissez-faire en vigueur à Portland.³⁰

New York

Avec 3 000 vendeurs itinérants, la cuisine de rue est omniprésente à New York. Principal pôle économique des États-Unis accueillant 50 millions de touristes par année, il faut convenir que la

²⁶ Linnekin, Baylen. *Chicago's Disgusting New Food Trucks regulation*. 28 juillet 2012, [En ligne]. [\[http://bit.ly/RU414P\]](http://bit.ly/RU414P) (Consulté le 14 novembre 2012)

²⁷ Needleman, Sarah. *Street fight : food trucks vs Restaurants*. The Wall Street Journal. 9 août 2012, [En ligne]. [\[http://on.wsj.com/TECnGh\]](http://on.wsj.com/TECnGh) (Consulté le 14 novembre 2012)

²⁸ Cameron Hawkins and Associates Inc. *Review of Toronto A La Cart Pilot Project*. City of Toronto. 4 avril 2011, [En ligne]. [\[http://bit.ly/ZDCFTx\]](http://bit.ly/ZDCFTx) (Consulté le 13 novembre 2012) p.19

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid* p.3

demande est considérable dans la Grosse Pomme. Cette démesure cache toutefois certains dérapages.

Dans un rapport déposé en novembre 2010, le *New York City Independent Budget Office* a estimé à 7,4 millions les dépenses de la Ville de New York en lien avec la cuisine de rue. En outre, l'organisme a aussi calculé que la cuisine de rue rapporte 1,4 million de dollars en revenus par l'émission des permis. Ainsi donc, les coûts annuels nets rattachés à la présence de vendeurs sur la rue sont de l'ordre de six millions de dollars payés à même les fonds publics.³¹

De plus, le même rapport démontre la complexité du contrôle de la cuisine de rue. En effet, en 2009, 15,8 millions de dollars en amendes ont été donnés à New York et une équipe policière a dû être formée afin de faire respecter les réglementations en place.³² Sur ses 15,8 millions de dollars, 14,9 millions n'ont pas été récupérés par la ville...

New York est aussi aux prises avec un problème de marché noir des permis de ventes sur la rue. Plusieurs vendeurs itinérants se plaignent en effet d'avoir dû payer jusqu'à 100 fois le prix initial du permis, soit 20 000 \$ pour un permis qui ne coûte que 200 \$ pour deux ans.³³

Portland

Souvent considérée comme la Mecque de la cuisine de rue aux États-Unis, plusieurs problèmes surviennent malgré tout à Portland à cause du non-respect de la réglementation en place. L'Association des restaurateurs de l'Oregon (ORLA) soulève d'ailleurs ce point : « *Although the state has a technical definition of mobile units, [...] Food carts aren't mobile, they are stationary. They are no different than brick-and-mortar restaurants, and the same standards should apply.* »³⁴

Alors que l'ORLA déplore que la cuisine de rue ne paie pas les mêmes tarifs et frais de permis, Gregg Abbott, propriétaire de camion culinaire, ne voit pas comment il pourrait s'en sortir commercialement si c'était le cas.³⁵

Selon l'Association, un laissez-passer a été donné aux propriétaires de camion de rue pour de nombreuses réglementations auxquelles les restaurateurs ayant pignon sur rue doivent se conformer.³⁶

³¹ New York City Independent Budget Office. *Street Vendor Regulations are costly, confusing and leave many disgruntled*. Novembre 2010, [En ligne]. [<http://bit.ly/T207Jg>] (Consulté le 13 novembre 2012) p.1

³² *Ibid.* p.3

³³ Marritz, Ilya. *Broken permitting system forces food trucks into black market*. WNYC News. 6 juin 2012, [En ligne], [<http://wny.cc/SkwHBN>]. (Consulté le 13 novembre 2012)

³⁴ Curtis, Kyle. *Will increase regulation negatively impact portland's food cart system ?*. 17 avril 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/TZya4o>] (Consulté le 13 novembre 2012)

³⁵ *Ibid.*

C'est donc, entre autres, en raison d'une approche de laissez-faire adoptée par la Ville de Portland que la cuisine de rue a connu autant d'essor dans cette ville au cours des dernières années.

Boston

À Boston la cuisine de rue en est à ses débuts. Une trentaine de camions alimentaires sont autorisés à proposer de la nourriture à la population et aux touristes, et ce, essentiellement sur 30 sites.³⁷ Ils ont été choisis et répartis en trois groupes par un comité de sélection. Les camions se sont vus ensuite attribuer un site par tirage au sort.³⁸ Il y a toutefois une forte pression de la part des promoteurs de la cuisine de rue pour libéraliser davantage le phénomène, un peu comme on le voit à Portland. Pour eux, il s'agit de l'unique façon pour que la cuisine de rue connaisse du succès.³⁹ Cela ne fait pas l'unanimité puisque les restaurateurs sont à la recherche de conditions d'exploitation raisonnables, égales et équitables.⁴⁰

Une cuisine de rue en évolution

Pour finir, il serait malhonnête de n'attribuer que des défauts à la cuisine de rue.

En effet, force est de constater que le phénomène est extrêmement populaire et qu'il est identifié depuis quelques années comme étant l'une des plus fortes tendances en alimentation en Amérique du Nord. Aujourd'hui, la cuisine de rue n'est plus nécessairement synonyme de « junk food ». Les hot-dogs et kébabs ont fait place à une offre alimentaire davantage raffinée, où les produits frais et locaux sont en vedette, contribuant à donner au concept une certaine noblesse qui attire l'attention et l'intérêt, notamment de chefs connus et reconnus et, dans certains cas, des restaurateurs eux-mêmes.

³⁶ Oregon Restaurant et Lodging Association, *Food Carts Still Getting a lot of attention*, [En ligne].

[<http://bit.ly/RCD81D>] (Consulté le 14 novembre 2012)

³⁷ Levasseur, Maïthé. *La cuisine de rue et l'exception québécoise*. Réseau de veille en tourisme. 4 août 2011, [En ligne]. [<http://bit.ly/SZwXcy>] (Consulté le 13 novembre 2012)

³⁸ Ville de Boston. *Explanation of Lottery Scheduling system*. Mars 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/RCSmXT>] (Consulté le 14 novembre 2012)

³⁹ Decanio, Lisa. *Less is more : How Boston is failling its food trucks*. BostInno. 8 juin 2012, [En ligne].

[<http://bit.ly/W7M56n>] (Consulté le 14 novembre 2012)

⁴⁰ Robert, Hugh. *Restaurants not fans of food trucks*. The Republican. 16 août 2012, [En ligne].

[<http://bit.ly/RXPbtC>] (Consulté le 14 novembre 2012)

BIEN FAIRE LES CHOSES

Nous l'avons déjà noté, les propriétaires de restaurants montréalais œuvrent dans un marché où la compétition est vive et la rentabilité faible. Dans ce contexte, ils doivent pouvoir profiter de conditions d'exploitation les plus favorables possibles. Ils ne demandent pas de privilèges et ne réclament pas non plus que l'on ferme la ville à toutes formes de nouvelle concurrence.

Toutefois, dans le cas où Montréal déciderait d'aller de l'avant et accorderait une place plus grande à la cuisine de rue qu'elle n'a déjà, les restauratrices et restaurateurs s'attendent minimalement à ce que cette dernière soit suffisamment encadrée afin qu'elle ne nuise pas directement à la rentabilité de leur établissement et qu'elle respecte les mêmes normes et les mêmes règles qu'elles et qu'ils doivent respecter.

LES CONDITIONS ACCEPTABLES ET ÉQUITABLES

Limiter le nombre de permis

Condition préalable essentielle, il est important qu'il y ait un contingentement du nombre de permis accordés. En effet, il n'est pas souhaitable qu'un nombre élevé de permis soit attribué dès les premiers balbutiements de cette nouvelle forme de commerce à Montréal. Mais voilà, qu'est-ce qui sera considéré comme un nombre raisonnable, compte tenu de l'offre de restauration déjà très forte et diversifiée à Montréal? De notre point de vue, certainement pas plus qu'une trentaine.

Interdire la concurrence directe

Pour l'ARQ, il est aussi hors de question que les camions de rue puissent faire concurrence directement aux restaurants ayant pignon sur rue. Ainsi, en aucun temps, les camions ne devraient être autorisés à s'installer sur les trottoirs ou dans des espaces normalement réservés au stationnement, sur des artères à forte densité commerciale. De plus, nous rejetons l'idée que les camions puissent déambuler librement en ville et suivre les déplacements de foule, comme par exemple s'installer Place Jacques-Cartier à l'heure du lunch en pleine saison touristique puis se déplacer vers le Centre Bell en soirée parce qu'on présenterait un spectacle d'envergure.

Identifier des sites consacrés à la cuisine de rue en concertation avec le milieu

Nous croyons donc que des sites devraient être identifiés pour ces camions, et ce, à la suite des consultations préalablement menées auprès des acteurs économiques actifs autour de ces sites notamment, les sociétés de développement commercial (SDC) de chaque arrondissement. Des lieux tels le parc Jeanne-Mance, le parc Émilie-Gamelin et les terrasses du Stade olympique ou autres lieux du genre qui ont déjà accueilli des événements de cuisine de rue seraient tout

désignés. L'identification de sites consacrés à la cuisine de rue comporte aussi d'autres avantages, notamment la possibilité d'y aménager des toilettes pour le personnel des camions alimentaires qui autrement, n'ont d'autres choix dans bien des cas que de fréquenter les toilettes des autres commerces ou, plus ridicule encore, celles des restaurants environnants.

Imposer les mêmes règles à tous

Il est impératif que les camions itinérants aient à respecter les mêmes lois, règlements et mesures fiscales que les restaurants ayant pignon sur rue. Plus particulièrement, les mêmes conditions exigées pour tout exploitant de restaurant par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) doivent évidemment s'appliquer aux vendeurs alimentaires de rue autant celle qui concerne les obligations touchant la formation en hygiène et salubrité alimentaires, que celle entourant le maintien aux températures prescrites en tout temps des produits altérables à la chaleur et que celle obligeant le véhicule ou le lieu de préparation alimentaire visé de disposer d'eau potable chaude et froide en tout temps, etc. Le respect des normes municipales devra aussi être sévèrement surveillé, notamment celle touchant la pollution atmosphérique en lien avec les modes de cuisson (charbon de bois et autres).

Empêcher l'évasion fiscale

Aussi, les camions alimentaires devront se doter d'un module d'enregistrement des ventes (MEV). Le MEV est un appareil homologué et prescrit par Revenu Québec dont l'utilisation est obligatoire pour exploiter un restaurant au Québec. Cette mesure a été mise en place afin d'assurer un meilleur contrôle des ventes effectuées dans les restaurants et s'inscrit dans le plan gouvernemental de lutte à l'évasion fiscale. Considérant que leurs ventes seront majoritairement faites en argent comptant, il serait inconcevable que les camions alimentaires soient soustraits de respecter cette obligation. Or, les cantines mobiles et autres équipements du même genre sont présentement exemptés par la législation provinciale. L'utilisation d'un MEV par les vendeurs alimentaires sur rue devra être une condition *sine qua non* pour que la Ville accorde un permis de cuisine de rue à Montréal. C'est une question d'équité envers tous les contribuables.

Faire payer une juste part

Comme c'est le cas pour un restaurant souhaitant aménager une terrasse de plus de douze places sur le trottoir ou encore dans un ou des espaces de stationnement, occuper l'espace public a un prix et les exploitants de camions alimentaires devront nécessairement payer des frais à la Ville pour l'espace qu'ils occuperont. En outre, notamment parce que la location d'un local commercial n'est pas nécessaire à leurs activités, les exploitants de camions de nourriture ne paieront pas de taxe foncière, causant une concurrence déloyale aux restaurants ayant

pignon sur rue et aux autres commerçants. Ainsi, nous sommes d'avis que seules des personnes exploitant une cuisine de production ou encore un établissement de restauration sur le territoire de Montréal, soient admissibles à se voir accorder un permis de cuisine de rue à Montréal. Cette façon d'envisager les choses a aussi l'avantage d'assurer un meilleur respect des normes en matière de conservation et de transformation des aliments.

Sélectionner équitablement et de manière transparente

La Ville devra aussi se questionner sur le mode de sélection des exploitants. Est-ce que ce sera par tirage au sort (car les demandes risquent d'être nombreuses), par appels d'offres, par un comité de sélection qui analysera les candidatures selon certains critères établis? Qui sera chargé de faire ces évaluations de façon objective et transparente? Tout un casse-tête administratif à l'horizon.

Pour éviter toute forme de dérapages et que ne surviennent des situations problématiques comme celles vécues ailleurs, il faudra que les autorités municipales gardent un total contrôle du dossier et fassent preuve d'une rigueur exceptionnelle. Pour nous, la Ville ne doit pas se laver les mains de la suite des choses en déléguant ses responsabilités, notamment en ce qui concerne le contrôle, à un tiers. Pour finir, il nous apparaît fondamental que la Ville de Montréal soumette à la consultation son plan de match visant à permettre la vente alimentaire sur le domaine public, si elle souhaite bien sûr aller dans cette direction.

CONCLUSION

La réputation de Montréal en matière de gastronomie est enviable. Dernièrement, le guide de voyage *Frommer's* a inscrit Montréal dans son palmarès des « 10 meilleures villes où il fait bon manger à l'extérieur ». ⁴¹ Montréal figure depuis 2007 parmi les « 10 destinations tout indiquées pour les voyageurs gourmets » selon *Travelocity*. ⁴² Plus récemment encore, expliquant les raisons pour avoir classé Montréal au 8^e rang parmi les 10 meilleures villes à visiter au monde, l'éditrice déléguée du guide *Lonely Planet* a souligné à la Presse Canadienne que le « mélange de cultures de la métropole, ses entreprises socialement responsables, sa gastronomie et son style unique » en étaient responsables. ⁴³

Malgré des temps parfois difficiles et une concurrence féroce, les gestionnaires et les chefs des restaurants montréalais contribuent de manière exceptionnelle à la qualité de vie des citoyens. C'est vrai pour ceux d'aujourd'hui comme ce l'était pour ceux d'hier. La diversité, la qualité et l'accessibilité de la cuisine montréalaise ne cessent de gagner en notoriété partout dans le monde et contrairement à ce que certains prétendent, la cuisine de rue n'est pas essentielle pour que Montréal devienne une vraie capitale de la gastronomie.

Par ailleurs, Montréal est une ville festive, créative et dynamique. Une ville de plaisirs où les citoyens aiment descendre dans la rue et où la cuisine de rue peut effectivement y avoir une place. Une place qui fera probablement de Montréal une ville plus animée et conviviale encore, mais, en ce qui nous concerne, pas n'importe comment, ni à n'importe quel prix.

Ainsi, qu'importe les orientations qu'adoptera la Ville de Montréal, il est clair que nous ne pourrions souscrire à ce que nous avons appelé, une libéralisation aveugle de la cuisine de rue à Montréal.

En contrepartie, nous affirmons sans équivoque que nous nous retrouvons dans les propos du réputé chef Normand Laprise, qui écrivait dans le journal *La Presse* du 18 juin 2012 : « (...) *Oui, à la cuisine de rue de qualité, mais à la condition d'avoir une législation sérieuse et rigoureuse. Je ne préconise pas le retour des anciens camions à patates aux odeurs de graisse, insalubres et encombrants. Ni l'envahissement de ruelles au centre-ville à proximité de restaurants existants. (...) Les endroits privilégiés seraient les parcs (Gamelin, Jeanne-Mance, La Fontaine, Mont-Royal et autres), les festivals, spectacles de rues et petits marchés locaux en haute saison.*

⁴¹ *Frommer's, World's 10 best Cities for Outdoor Dining*, [En ligne]. [<http://bit.ly/T25bxf>] (Consulté le 13 novembre 2012)

⁴² *Travelocity. Highlights, 10 delicious destinations for foodies in 2007*, [En ligne]. [<http://bit.ly/S6DT8b>] (Consulté le 13 novembre 2012)

⁴³ *La Presse canadienne. Montréal dans le top 10 du Guide de Lonely Planet*. *Le Devoir*, 24 octobre 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/TBSSVX>] (Consulté le 13 novembre 2012)

*Les plats cuisinés proviendraient des restaurants existants qui ont déjà une réputation – une extension de leur cuisine (...) ».*⁴⁴

La cohabitation harmonieuse entre les restaurants traditionnels et les camions alimentaires est possible, mais avec pour prérequis absolus que les règles et conditions d'exploitation soient les mêmes pour tous et que la cuisine de rue ne puisse concurrencer directement les restaurants existants de quelques manières que ce soit. Telles sont les conditions pour que les restauratrices et les restaurateurs en acceptent le développement dans le futur.

⁴⁴ Laprise, Normand. *La cuisine de rue, autrement*. La Presse. 18 juin 2012, [En ligne]. [<http://bit.ly/RVRTzL>] (Consulté le 13 novembre 2012)