



Mémoire présenté par Projet Montréal

À la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation

Dans le cadre de la consultation sur la vente d'aliments sur le domaine public

## Pour une réintégration harmonieuse de la cuisine de rue à Montréal



Novembre 2012

**Table des matières**

Table des matières \_\_\_\_\_ 1

À propos de Projet Montréal \_\_\_\_\_ 2

Comité de rédaction et remerciements \_\_\_\_\_ 2

1. Introduction \_\_\_\_\_ 3

2. Cuisine de rue : une saine concurrence est possible \_\_\_\_\_ 4

3. Pour une gouvernance efficace de la cuisine de rue \_\_\_\_\_ 5

4. Limiter les externalités et inconvénients liés à la cuisine de rue \_\_\_\_\_ 7

5. Conclusion \_\_\_\_\_ 9

Annexe 1 \_\_\_\_\_ 10

## À propos de Projet Montréal

Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur le développement durable, la saine gestion, la démocratie, et la qualité de vie des citoyens. Projet Montréal souhaite que Montréal redevienne une métropole qui fera la fierté des Montréalais, à l'avant-garde en matière d'urbanisme, de culture, d'économie et de transparence.

Cofondé en 2004 par Richard Bergeron, le parti Projet Montréal compte aujourd'hui 13 élu-e-s, deux mairies d'arrondissement majoritaires – Plateau-Mont-Royal et Rosemont–La Petite-Patrie – plus de 1000 membres, et une équipe dévouée et compétente. Le chef de Projet Montréal, Richard Bergeron, est également chef de la 2<sup>e</sup> opposition à l'Hôtel de ville de Montréal.

## Comité de rédaction et remerciements

La cuisine de rue est un sujet d'intérêt pour plusieurs membres de Projet Montréal. Au cours des derniers mois, un comité de travail a été mis sur pied pour réfléchir à la position du parti sur la cuisine de rue. Le présent mémoire est le fruit de ce travail collaboratif.

Nous aimerions exprimer des remerciements à Mario Cyr, François Fauteux et Jesse Radz pour leur contribution. Merci également à Gaëlle Cerf, cofondatrice de Grumman'78, et à Guy Vincent Melo, président de l'Association des restaurateurs de rue du Québec. La coordination de la rédaction du mémoire a été assurée par Marie-Eve Gagnon, membre du comité, avec l'appui de Sylvain Ouellet, attaché politique au Cabinet de la 2<sup>e</sup> opposition.

## 1. Introduction

La cuisine de rue, d'une grande popularité dans plusieurs grandes villes d'Amérique du Nord, est un phénomène qui prend de plus en plus d'ampleur à Montréal et qui soulève de nombreuses questions quant aux conditions dans lesquelles elle pourrait être réintroduite dans nos rues. La présente consultation publique a pour objectif d'évaluer si la cuisine de rue, interdite depuis 1947, doit être réintroduite à Montréal et d'en définir les paramètres. Il semble y avoir un intérêt certain auprès des différents acteurs impliqués, incluant l'Association des restaurateurs du Québec, pour aller de l'avant, mais les conditions doivent être définies. Le présent mémoire présente la position de Projet Montréal et ses recommandations pour que la cuisine de rue prenne son envol à Montréal, de façon concertée et réfléchie.

Projet Montréal est favorable à la réintroduction de la cuisine de rue car plusieurs de ses avantages rejoignent de grandes préoccupations du parti. Notamment, la cuisine de rue contribue à l'animation et la revitalisation des espaces publics, au climat de convivialité dans les rues de la Ville, et à la diversification de l'offre alimentaire. Elle est également cohérente avec le positionnement touristique de Montréal comme capitale gastronomique. Toutefois, nous considérons que cette activité, comme bien d'autres, doit être adéquatement encadrée et autorisée sous des conditions strictes si l'on veut en maximiser les avantages et en réduire les éventuels inconvénients.

Plusieurs villes canadiennes et américaines ont autorisé la cuisine de rue au cours des dernières années, avec des résultats et un degré de succès variables. Par exemple, la Ville de New York s'est vue envahir par des kiosques ambulants de fast-food, dont les fameux kiosques de saucisses à hot-dog. À l'inverse, la Ville de Toronto a peiné à faire fonctionner son projet pilote lancé en 2009 – deux ans après son lancement, seulement deux entrepreneurs terminaient la saison. Vancouver, par ailleurs, semble avoir trouvé un modèle qui fonctionne et dont Montréal pourrait s'inspirer, en prenant en considération les particularités de la Ville, évidemment.

Avec leurs camions facilement identifiables, les restaurateurs de rue sont déjà présents à Montréal. Ils réalisent une partie de leur chiffre d'affaires sur les lieux des festivals et certains événements privés. Ils peuvent aussi s'installer ailleurs, à d'autres moments de l'année, en vertu d'arrangements ponctuels conclus avec des arrondissements. Par exemple, l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie l'autorise lors de rassemblements publics comme la rue Kitétone et la vente trottoir sur Masson. De leur propre aveu, ces restaurateurs de rue bénéficient déjà d'un nombre important d'occasions d'affaires dans la métropole.

Pour que la réintroduction de la cuisine de rue à Montréal se déroule de façon harmonieuse, Projet Montréal considère qu'il faudra, dans un premier temps, permettre une évolution mesurée et progressive de cette industrie. Pour ce faire, la Ville devra identifier les pratiques permises et les lieux autorisés, définir les critères d'octroi des permis et élaborer une réglementation qui permettra d'encadrer les différentes initiatives à travers la Ville. Cette réglementation devra respecter certains principes : la saine concurrence, la fluidité des rues et trottoirs, la saine alimentation, et s'appliquer uniformément sur le territoire de la Ville.

## 2. Cuisine de rue : une saine concurrence est possible

La Ville de Montréal n'est pas la première à être confrontée au défi de trouver un équilibre des forces entre la cuisine mobile et les restaurants traditionnels. La concurrence déloyale fait effectivement partie des préoccupations évoquées par les restaurateurs traditionnels et autres acteurs s'étant opposés dans le passé à la légalisation de la cuisine de rue à Montréal. Parmi les inquiétudes exprimées par rapport à la concurrence, on compte les frais liés à l'exploitation d'un restaurant, l'avantage procuré par la mobilité des camions, et la concurrence directe.

**Frais et coûts liés à la cuisine de rue.** Les frais liés à l'exploitation d'un restaurant sont effectivement plus élevés pour un restaurateur traditionnel que pour les restaurateurs de rue. Toutefois, ces derniers sont également sujets à des dépenses que n'ont pas à défrayer les restaurateurs traditionnels. Ces dernières incluent les frais liés à l'achat d'un camion, dont le coût se situe entre 75 000 \$ et 300 000 \$ pour un nouveau camion ou de 15 000 \$ à 99 000 \$ pour un camion d'occasion. La cuisine de rue est également sujette à des dépenses additionnelles, notamment les coûts liés à l'entretien et l'usage du véhicule, l'énergie requise pour le véhicule et/ou le générateur et les frais liés au permis et à la participation aux événements<sup>1</sup>. Certaines villes obligent les restaurateurs de rue à opérer des cuisines de production, ce qui les oblige à assumer le coût de la cuisine, incluant le loyer et le personnel.

**Mobilité des restaurateurs de rue.** Argument invoqué par certains<sup>2</sup>, la mobilité des restaurateurs de rue leur procurerait un avantage par rapport aux restaurants traditionnels. Une étude réalisée par l'Institute for Justice's National Street Vending Initiative s'est intéressée à l'aspect de la mobilité et souligne plutôt un certain nombre de défis y étant liés et que doivent surmonter les restaurateurs de rue. Par exemple, selon les auteurs de l'étude, l'absence d'un emplacement unique rend plus difficile la fidélisation d'une clientèle. De plus, les restaurateurs de rue sont à la merci de la météo et ces derniers ne sont pas en mesure d'offrir un menu aussi varié et un confort semblable à celui des restaurants<sup>3</sup>.

**Distance minimale d'un restaurant.** Alors que certaines villes comme Los Angeles n'imposent aucune restriction quant à l'emplacement des camions, plusieurs autres ont choisi de définir les zones – et périodes – où la cuisine de rue est interdite. On retrouve également dans plusieurs villes un règlement qui précise la distance minimale d'un restaurant à respecter par un restaurateur de rue, qui varie entre 50 et 300 pieds<sup>4</sup>. Selon le chef Normand Laprise, la multiplication de restaurants offrant le même type de nourriture et situés à proximité les uns des autres est une menace à la concurrence beaucoup plus grande que les restaurateurs de

---

<sup>1</sup> Richard Myrick (9 octobre 2012), « Prepping Your Food Truck for Winter Storage », Mobile-Cuisine.com, <http://mobile-cuisine.com/under-the-hood/food-truck-storage-tips/>

<sup>2</sup> Kim Severson (16 juillet 2011), « Should Cities Drive Food Trucks Off the Streets? », *The New York Times*, [http://www.nytimes.com/2011/07/17/sunday-review/17foodtrucks.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2011/07/17/sunday-review/17foodtrucks.html?_r=0)

<sup>3</sup> Bert Gall et Lancée Kurcab (novembre 2012), « Seven Myths and Realities About Food Trucks: Why the Facts Support Food-Truck Freedom », Institute for Justice's National Street Vending Initiative

<sup>4</sup> Erin Norman, Robert Frommer, Bert Gall et Lisa Knepper (juillet 2011), « Streets of Dreams: How Cities Can Create Economic Opportunity By Knocking Down Protectionist Barriers to Street Vending », Institute for Justice's National Street Vending Initiative, p. 17-20

rue<sup>5</sup>. L'Institute for Justice's National Street Vending Initiative affirme que les camions de rue peuvent même, en animant un lieu, emmener de nouveaux clients aux restaurants existants. C'est le cas de la Ville d'Austin où les restaurants ont vu leur clientèle augmenter suite à l'apparition des camions de rue à proximité<sup>6</sup>.

Tout en étant sensible aux arguments évoqués en matière de concurrence, Projet Montréal considère que la nourriture de rue devrait être considérée comme une industrie complémentaire à celle des restaurants, comme un incubateur d'innovation et un tremplin pour favoriser l'entrepreneuriat. Effectivement, un camion de nourriture de rue devrait être vu comme une extension du restaurant traditionnel, un moyen d'en faire la promotion et d'en tenter l'expérience. Selon Hudson Riehle de la National Restaurant Association de New York, le développement d'unités mobiles fait partie d'une tendance à long terme pour l'industrie de la restauration<sup>7</sup>. D'ailleurs, de plus en plus de restaurateurs montréalais décident d'ajouter un camion à leur offre, comme Nouveau Palais, dans le Plateau-Mont-Royal. Les camions peuvent également favoriser l'entrepreneuriat en créant des projets de restaurants à partir de l'expérience des camions de cuisine de rue, comme ce fut le cas pour la cuisine de production de Grumman'78 maintenant ouverte au public.

Ceci dit, nous considérons 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. Nous recommandons 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.

### 3. Pour une gouvernance efficace de la cuisine de rue

Projet Montréal privilégie la mise en place d'une réglementation dont la gouvernance sera prise en charge au niveau de la Ville centre et qui sera applicable à l'ensemble des arrondissements qui souhaitent autoriser la cuisine de rue sur leur territoire. Ceci permettra de mieux coordonner les différentes initiatives en cours et les nouvelles demandes, et d'assurer une progression mesurée et encadrée de cette industrie. Projet Montréal recommande également de centraliser la gestion des permis, et ce afin de pouvoir assurer une cohérence entre les critères d'octroi de permis et pour effectuer une meilleure gestion des permis en circulation.

---

<sup>5</sup> Normand Laprise (18 juin 2012), « La cuisine de rue autrement », *La Presse*, <http://www.lapresse.ca/debats/votre-opinion/201206/12/01-4534268-la-cuisine-de-rue-autrement.php>

<sup>6</sup> Bert Gall et Lancée Kurca (novembre 2012), « Seven Myths and Realities About Food Trucks: Why the Facts Support Food-Truck Freedom », Institute for Justice's National Street Vending Initiative, p. 1

<sup>7</sup> Kim Severson (16 juillet 2011), « Should Cities Drive Food Trucks Off the Streets? », *The New York Times*, [http://www.nytimes.com/2011/07/17/sunday-review/17foodtrucks.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2011/07/17/sunday-review/17foodtrucks.html?_r=0)

**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. Une pareille composition débouchera, selon nous, sur la recherche d'un juste équilibre entre le bien commun et les intérêts commerciaux des propriétaires de camions. Étant donné son expérience acquise en la matière, l'Association des restaurateurs de rue du Québec devrait, selon nous, siéger à cette instance. Le mandat de cet organe consisterait notamment à :

- 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

**Pratiques autorisées.** Même si la définition de la cuisine de rue selon la Ville de Montréal inclut « la nourriture préparée et servie à l'intérieur d'équipements ambulants »<sup>8</sup>, Projet Montréal propose, comme le fait déjà l'Association des restaurateurs de rue du Québec, d'autoriser uniquement les restaurateurs de rue qui préparent la nourriture dans une cuisine fixe. Dans le camion, la nourriture est simplement réchauffée et assemblée. Pour l'instant, les projets de kiosques ambulants et charriots servant de la nourriture préparée seraient écartés, ce qui permettra d'éviter les problèmes liés à la salubrité.

**Zones autorisées.** Dernièrement, en plus de bénéficier d'autorisations ponctuelles dans certains arrondissements, la cuisine de rue a fait son apparition dans plusieurs festivals et événements privés. Parallèlement à ces activités, et étant donné que la cuisine de rue est un phénomène nouveau à Montréal, Projet Montréal 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.

**Critères d'octroi d'un permis.** Pour assurer une meilleure coordination et gouvernance des activités reliées à la cuisine de rue, la gestion des permis devrait selon nous être centralisée. Les permis seront octroyés seulement aux camions et selon un certain nombre de critères. Pour référence, l'Association des restaurateurs de rue du Québec, qui regroupe présentement 17 membres, a élaboré ses propres critères d'adhésion<sup>9</sup>. La Ville de Vancouver a pour sa part défini des critères d'octroi de permis de vente et de permis pour opérer une unité d'entreposage et une cuisine de production (voir Annexe 1). Les titulaires de permis pourraient par exemple avoir à remplir les obligations suivantes :

---

<sup>8</sup> Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation (octobre 2012), « La cuisine de rue à Montréal : enjeux et réflexions », Ville de Montréal, p. 1

<sup>9</sup> Rencontre avec Gaëlle Cerf et Guy Vincent Melo de l'Association des restaurateurs de rue du Québec, 16 novembre 2012

- 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)

Pour l'évaluation des dossiers, nous pourrions prendre exemple sur la Ville de Vancouver qui a mis sur pied un comité composé de citoyens experts dans différents domaines. Par exemple, la viabilité des plans d'affaires est évaluée par des représentants de l'association des commerçants, le menu est évalué par un chef et une nutritionniste afin de s'assurer qu'il respecte une saine alimentation et les plans de réduction des déchets sont évalués par des représentants de groupes environnementaux. Les 25 finalistes doivent préparer une dégustation qui est évaluée par une école culinaire locale. Entre 10 et 15 permis sont accordés chaque année et 103 permis sont actuellement en circulation<sup>10</sup>. On pourrait également inclure dans les critères d'octroi des permis de cuisine mobile une priorité aux propriétaires de restaurants existants.

Sans préjuger des travaux de l'organe qui sera chargé de la gouvernance, nous croyons que le nombre de permis devrait être limité, quitte à être raisonnablement augmenté d'une année à l'autre. Nous estimons qu'au cours des cinq prochaines années, il ne devrait pas y avoir plus de 25 à 50 permis octroyés.

#### 4. Limiter les externalités et inconvénients liés à la cuisine de rue

L'un des principaux arguments invoqués lors de l'interdiction de la cuisine de rue en 1947 était celui de la salubrité. Aujourd'hui, avec l'évolution de l'industrie, la réalité n'est plus la même. Les camions suivent des règles de salubrité très strictes et font l'objet d'inspections tout comme les restaurants<sup>11</sup>. De plus, en autorisant uniquement les camions de rue rattachés à des usines de production, la question de la salubrité ne se pose plus car les cuisines de production doivent détenir un permis d'opération du ministère de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation (MAPAQ), et donc doivent suivre les mêmes règles sanitaires que les restaurants.

<sup>10</sup> Cheryl Rossi (5 avril 2011), « City hall awards street vendor licenses in Vancouver: Officials surprised by big food vending trucks », *The Vancouver Courier*, <http://www.vancourier.com/City+hall+awards+street+vendor+licenses+Vancouver/4562881/story.html#ixzz2DcBjGPon>

<sup>11</sup> Bert Gall et Lancée Kurcab (novembre 2012), « Seven Myths and Realities About Food Trucks: Why the Facts Support Food-Truck Freedom », Institute for Justice's National Street Vending Initiative, p. 7

Dans une activité comme la cuisine de rue, des inconvénients sont toutefois à prévoir. Le règlement qui sera adopté par la Ville devra donc prendre en compte un certain nombre d'externalités immédiates qu'engendre la cuisine de rue et qui peuvent créer de véritables problématiques environnementales et de bon voisinage. Parmi ces dernières, on compte entre autres le bruit des équipements, les émissions polluantes et la gestion des déchets. Des villes ont trouvé des solutions à ces problèmes et Montréal pourrait s'en inspirer.

**Bruit.** Comme les camions risquent de ne pas avoir accès à une prise électrique, à moins qu'on leur en fournisse une, ceux-ci devront faire tourner leurs moteurs au ralenti ou actionner une génératrice produisant bruit, vibrations et émissions polluantes. Même dans le cas où une prise électrique serait disponible, certains équipements mécaniques requis par les systèmes de ventilation et de réfrigération peuvent générer des nuisances sonores. Pour y remédier, Projet Montréal propose d'inclure dans les critères d'octroi de permis une limite à ne pas dépasser pour le bruit. De plus, il faudra se demander comment éviter le tapage nocturne si la cuisine mobile est installée dans un quartier résidentiel ou mixte et qu'il y a des activités en soirée.

**Émissions polluantes.** Normalement, il est interdit de faire tourner le moteur d'un véhicule au ralenti à Montréal, veut-on réellement déroger à cette règle pour la cuisine sur rue? De plus, les normes de la Ville sont de plus en plus sévères envers les particules fines pouvant découler de certains types de cuisson, notamment au charbon de bois. Il faudra donc déterminer avec précision quelles normes environnementales seront appliquées aux restaurateurs de rue.

**Émissions olfactives.** Même si les normes sont floues et difficilement mesurables, il faudra s'assurer que les émissions olfactives générées par la cuisine de rue n'incommodent pas le voisinage. Plusieurs citoyens se plaignent déjà des odeurs produites par certains restaurants fixes, alors il pourrait être difficile de s'attaquer à ce problème pour la cuisine de rue alors que les équipements pour contrôler ces odeurs (postcombustion, filtre au charbon activé, etc.) sont non seulement dispendieux, mais également difficilement adaptables aux camions utilisés par la cuisine de rue.

**Propreté.** La propreté est toujours un aspect important soulevé par la gestion de la cuisine de rue. L'Association des restaurateurs de rue du Québec demande aux camions de nettoyer l'espace avant de quitter les lieux. Il faudra toutefois délimiter la zone à nettoyer et s'assurer de que cela ne mène pas à des griefs de la part d'employés municipaux déjà affectés à la propreté. De plus, la cuisine de rue est basée essentiellement sur les plats pour emporter faute d'espace pour installer des tables à proximité. Il faudra s'assurer que les emballages n'engorgent pas les poubelles publiques du secteur, ce qui forcerait l'arrondissement à augmenter le nombre de poubelles et ou à augmenter la fréquence des collectes.

**Environnement.** Étant donné que les emballages et la vaisselle jetable sont souvent non recyclables, il ne faudrait pas que la cuisine de rue ne nuise à l'objectif de la Ville d'augmenter son taux de recyclage sur son territoire. Des mesures pourraient certainement être prises par l'industrie pour utiliser des couverts avec une meilleure empreinte environnementale. Par exemple, l'Association des restaurateurs de rue du Québec encourage ses membres à utiliser

des couverts compostables. Il faudra s'assurer que ces couverts soient réellement compostés une fois utilisés afin que cette mesure procure un réel gain environnemental.

**Gestion de l'eau.** Doit-on fournir l'eau courante? Où vont aller les eaux usées? Si le restaurant n'a pas d'eau courante, ne risque-t-il pas de vendre uniquement des bouteilles d'eau en plastique, ce qui contrevient à toutes nos politiques afin de promouvoir l'eau de l'aqueduc municipal?

**Gestion de la faune.** La présence de la bouffe de rue dans les parcs, et tout particulièrement dans nos parcs-nature, pourrait engendrer ou augmenter des problèmes avec la faune locale. La ville devrait donc exiger des mesures particulières aux restaurateurs dès que l'on constate que la présence de nourriture en plein air attire pigeons, écureuils et autres animaux errants.

**Droits acquis.** Tout nouveau règlement municipal peut mener à la création de droits acquis. Il faudra donc se demander à quel point le fait d'octroyer un permis de cuisine de rue à un propriétaire ou sur un emplacement particulier constitue un droit acquis? Le but ici est d'éviter une poursuite d'un entrepreneur qui aurait investi beaucoup dans son camion, mais qui se verrait interdire l'accès ou le renouvellement de son permis pour diverses raisons. Enfin, il faut éviter de répéter l'erreur faite avec les calèches du Vieux-Montréal où la Ville a été obligée de racheter de sa poche plusieurs permis d'exploitation afin de rétablir une certaine marge de profit aux exploitants qui était devenu trop nombreux pour le marché.

**Présence de toilettes à proximité.** Actuellement, les restaurants doivent fournir des toilettes à leurs clients et employés. L'absence d'équipements sanitaires dans les camions qui font de la cuisine de rue risque les conflits avec les propriétaires de commerces voisins qui eux ont des toilettes, mais seulement pour leurs propres clients. Dans le cas où la cuisine de rue est située dans des zones sans toilettes publiques à proximité, il faudra se demander si cela ne va pas augmenter les problèmes d'incivilités, en plus de poser des questions sur les conditions de travail des employés. Finalement, alors que la Ville adapte ses bâtiments publics en fonction des besoins des familles, il faut se poser la question si cette absence de toilettes ne nuit pas particulièrement à celles-ci.

## 5. Conclusion

La cuisine de rue est un phénomène qui génère l'enthousiasme, mais au-delà des festivals et des événements, il faudra voir comment la demande pour la cuisine de rue évolue. Le comité devra donc constamment réévaluer la demande et les besoins en matière de réglementation. À mesure que la demande évolue et si la Ville souhaite légaliser davantage la cuisine de rue, plusieurs nouvelles questions devront être abordées. Avec l'arrivée de camions sur les rues, viendront également de nouveaux défis, comme l'occupation de l'espace public. Il faudra se demander si on autorise les camions sur les trottoirs, dans les espaces de stationnement payants, etc. Avec une arrivée massive de camions, les défis liés à la gestion municipale, tels que la gestion des déchets et les émissions olfactives seront plus importants.

## Annexe 1 – Critères d’octroi des permis à la Ville de Vancouver

### Vending Permit

You must be legally entitled to work in Canada.

The Vending Permit is non-transferable.

The Vending Permit is invalid if sold and will be immediately cancelled.

The Vending Permit must be displayed to the public at all times.

Vending Units can only be operational during the times specified on the permit.

Permit holders and/or Operators must co-operate fully with any City of Vancouver official or member of the Vancouver Police Department.

Vending Permits remain the property of the City of Vancouver and must be surrendered immediately on the request of any City of Vancouver Official or member of the Vancouver Police Department.

To maintain the permit, it must be renewed by the last business day in January.

Permit year is from May 1 to April 30th of the following year.

Vending Units must maintain high standards of appearance at all times.

All new Food Vending Units must undergo a Health inspection.

No changes may be made to Vending Unit without prior approval. Only one sign board per unit will be permitted. The sign must be placed against the unit at all times.

An operator must attend to the Vending Unit at all times when in operation.

The location must be kept free of rubbish and/or debris that are generated by the vendor or the customer.

The base of a Dry Goods Vending Unit must be neatly draped.

Operating hours are specified on the permit and the Vending Unit must not be operational during non-approved times.

Failure to comply with the requirements listed may result in confiscation of goods, suspension and/or cancellation of the Vending Permit.

## **Food Vending Unit Storage – Commissary Kitchen**

The site location and storage facilities for a Food Vending Unit must be approved by the Health Department. The commissary must have:

1. A minimum of a painted concrete floor.
2. Smooth, easily cleanable and impervious finishes on the walls, ceilings and storage surfaces.
3. A design that prevents the entrance and harbourage of rodents or insects.
4. A minimum of a two compartment sink with hot and cold running water.
5. Mechanical refrigeration for the storage of perishable products, and
6. Adequate electrical lighting.
7. Adequate rubbish disposal.

Source : <http://vancouver.ca/files/cov/street-vending-information-package.pdf>