



MAI 2016

LIBÉRALISONS LES CAMIONS-RESTAURANTS À MONTRÉAL

Par Vincent Geloso et Jasmin Guénette

Depuis 2013, l'interdiction des restaurants ambulants qui durait depuis des décennies a été assouplie à Montréal. Par une telle mesure, la ville s'inscrit nettement dans un mouvement nord-américain plus large qui veut ouvrir le milieu municipal à un plus vaste entrepreneuriat. Malgré ce pas positif, cependant, les grands bienfaits que pourraient en tirer consommateurs et travailleurs sont sapés par une réglementation encombrante. Le présent Point souligne ces bienfaits et explique comment le cadre réglementaire que Montréal applique aux restaurateurs de rue demeure beaucoup trop contraignant.

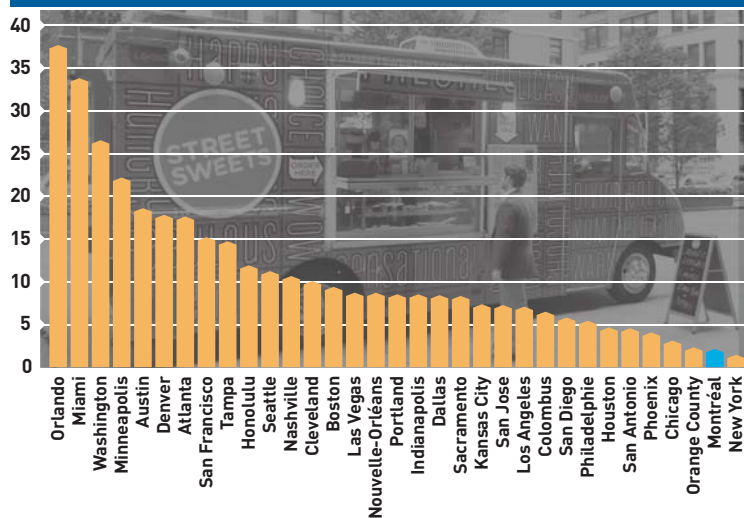
LES ASPECTS ÉCONOMIQUES DE LA RESTAURATION MOBILE

Dans les villes nord-américaines où cette industrie est libéralisée, l'exploitation d'un camion-restaurant est un projet entrepreneurial à faible coût qui occasionne un risque personnel limité. Comme ses coûts de lancement sont beaucoup plus bas que ceux associés aux restaurants traditionnels, ce commerce convient idéalement à ceux qui ont moins de capital à investir. Les coûts de sortie sont aussi très bas, si bien qu'en cas d'échec, le restaurateur mobile pourra plus facilement quitter l'industrie. Compte tenu de ces facteurs, la cuisine de rue est une opportunité très attrayante pour des ménages à faible revenu qui cherchent à rehausser leur niveau de vie¹.

Les propriétaires de restaurants sédentaires profitent aussi de la présence des camions de cuisine de rue. Ces restaurateurs devront peut-être travailler un peu plus fort, mais des effets d'incitation importants résultent de la concurrence². Qui plus est, il y aura des cas où, grâce à la capacité des vendeurs ambulants d'attirer les consommateurs dans un certain quartier, les restaurateurs sédentaires verront leurs revenus augmenter concrètement³.

Figure 1

Camions-restaurants par tranche de 100 000 habitants



Sources : Institut de la statistique du Québec, Profils de la région administrative – Montréal 06, 2015; Camille Gaior, « La saison de cuisine de rue est lancée », *Le Journal de Montréal*, 31 mars 2016; Megan Willett, « Step Aside, New York—Orlando Is America's Food Truck Capital », *Business Insider*, 16 mai 2014.

Remarque : Les données relatives aux villes américaines datent de 2014 et incluent uniquement les restaurateurs de rue inscrits par application, de sorte qu'elles sous-estiment le nombre total d'exploitants actifs dans ces villes.

Pour le consommateur, les gains sont substantiels. Tout d'abord, ce ne sont pas tous les quartiers qui sont bien pourvus en restaurants. Les exploitants de restaurants ambulants prospèrent en pareilles conditions, offrant des services alimentaires où il n'en existait pas avant⁴. La restauration mobile génère aussi des bienfaits indirects en rendant les rues plus sécuritaires⁵. En ce qui a trait à la qualité, les plaintes portées contre les exploitants ambulants ont tendance à être le fait de concurrents et sont sans fondement dans 80 % des cas⁶. Une étude analysant les statistiques tirées d'un échantillon de sept grandes villes américaines a conclu que les commerces de restauration

mobile sont tout aussi sécuritaires et hygiéniques que les restaurants et souvent plus⁷.

LES COÛTS D'UNE RÉGLEMENTATION ACCABLANTE

L'industrie des camions-restaurants, que la Ville de Montréal a récemment laissée naître après des décennies d'interdiction pure et simple de la vente ambulante, est malheureusement soumise à une lourde réglementation. Un exploitant potentiel doit acquérir un permis d'exploitation, et seulement 41 permis ont été émis cette année⁸ (voir Figure 1). Pour en obtenir un, l'exploitant doit soumettre une demande ainsi qu'un plan d'entreprise à un comité de cinq personnes – dont trois sont liées à l'industrie de la restauration – qui évaluera la viabilité du projet. Le nombre de permis pouvant être émis est limité à 1,5 fois le nombre d'emplacements que désigne la Ville. Chaque site peut être occupé par au plus trois exploitants en même temps et ceux-ci n'ont pas le droit de faire commerce ailleurs que dans les sites désignés⁹. Des permis ne seront pas émis aux exploitants potentiels qui ne sont pas déjà propriétaires d'un restaurant¹⁰. Enfin, le prix d'un permis annuel s'élève à 2075 \$ – ou à 1215 \$ pour un permis saisonnier¹¹ – en plus de tous les autres coûts associés au respect de la réglementation.

Le lourd fardeau réglementaire à Montréal est en fait très semblable à celui qu'impose Chicago. Essentiellement, les deux villes ont adopté des règlements restreignant la cuisine de rue afin de ne pas troubler les propriétaires de restaurants¹². Le fardeau des ordonnances municipales limitant les commerces ambulants à Chicago pèse de façon disproportionnée sur les gens plus pauvres qui, en grand nombre, sont des immigrants¹³. Beaucoup de ces individus travaillent quand même, mais illégalement. La suppression des règlements contraignants entraînerait la légalisation de 2145 emplois et la création de 6435 autres emplois. Les ventes totales annuelles passeraient de 40 à 160 millions de dollars et on constaterait une hausse correspondante des revenus locaux générés par les taxes de vente qui passeraient de 2,1 à 8,5 millions de dollars¹⁴.

Il est clair qu'à Montréal aussi, d'immenses bienfaits découleraient d'un assouplissement de la réglementation. Si on choisissait d'imposer un seul permis à forfait d'un montant raisonnable, des normes de santé de base et des inspections régulières au lieu des restrictions excessives actuellement en vigueur, on permettrait à ces bienfaits de se matérialiser tout en tout en continuant de protéger le consommateur¹⁵.

Pour éviter une opposition politique contre une réforme si avantageuse, la Ville devrait penser à inclure, dans le cadre d'un plan plus large, des mesures visant à alléger la réglementation et les taxes onéreuses qu'elle impose aussi aux restaurants. Selon une étude sur la réglementation des activités commerciales qui a comparé l'ouverture d'un restaurant dans différentes villes du Québec, Montréal se classerait au 74^e rang sur 100 pour ce qui est de la facilité du commerce. Cette performance médiocre s'explique en grande partie par la lourdeur du fardeau réglementaire et fiscal¹⁶. En assouplissant le cadre réglementaire pour tous, on amplifierait fortement les bienfaits décrits ci-dessus, puisque cela permettrait d'améliorer la concurrence dans l'ensemble du secteur de la restauration.

RÉFÉRENCES

1. Erin Norman et al., *Streets of Dreams: How Cities Can Create Economic Opportunity by Knocking Down Protectionist Barriers to Street Vending*, Institute for Justice, juillet 2011, p. 9-14.
2. H.G. Parsa et al., « Why Restaurants Fail », *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, vol. 46, no 3, août 2005, p. 304-322.
3. Gregg Kettles, « Regulating Vending in the Sidewalk Commons », *Temple Law Review*, vol. 77, no 1, 2004, p. 31-32.
4. Voir Erin Norman et al., *op. cit.*, note 1.
5. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, 1992 [1961], p. 34.
6. Deanne Petersen, *Food Truck Fever: A Spatio-Political Analysis of Food Truck Activity in Kansas City, Missouri*, Department of Landscape Architecture/Regional & Community Planning, College of Architecture, Planning and Design, Kansas State University, p. 24.
7. Angela C. Erickson, *Street Eats, Safe Eats: How Food Trucks and Carts Stack Up to Restaurants on Sanitation*, Institute for Justice, juin 2014.
8. Camille Gaior, « La saison de cuisine de rue est lancée », *Le Journal de Montréal*, 31 mars 2016.
9. Des établissements privés, le Stade olympique par exemple, peuvent inviter des camions-restaurants sur leur terrain.
10. Ville de Montréal, *Règlement 15-039 régissant la cuisine de rue*, mars 2015.
11. Ville de Montréal, *Règlement 15-091 sur les tarifs (exercice financier 2016)*, article 17, avril 2016.
12. Elan Shpigel, « Chicago's Over-Burdensome Regulation of Mobile Food Vending », *Northwestern Journal of Law and Social Policy*, vol. 10, no 2, 2015, p. 354-388. On notera une seule exception, Chicago ne limitant pas l'exploitation d'un camion de cuisine de rue aux propriétaires de restaurant, mais la Ville a établi d'autres règles restrictives visant à protéger ceux-ci, tout particulièrement une règle sur la distance d'éloignement des restaurants qui, fondamentalement, empêche la concurrence dans la plus grande partie de son territoire.
13. Nina Martin, « Food fight! Immigrant Street Vendors, Gourmet Food Trucks and the Differential Valuation of Creative Producers in Chicago », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 38, no 5, août 2014, p. 1867-1883.
14. Michael Lucci et Hilary Gowins, *Chicago's Food-Cart Ban Costs Revenue, Jobs*, rapport spécial, Illinois Policy Institute, août 2015, p. 2.
15. Robert Frommer et Bert Gall, *Food Truck Freedom: How to Build Better Food-Truck Laws in Your City*, Institute for Justice, novembre 2012.
16. Thomas Tellanger et Simon Gaudreault, *Le casse-tête municipal des entrepreneurs : Analyse de la réglementation imposée aux PME dans les 100 plus grandes villes du Québec*, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, janvier 2016, p. 13.



Ce Point a été préparé par **Vincent Geloso**, chercheur associé à l'Institut économique de Montréal, et **Jasmin Guénette**, vice-président de l'IEDM. La **Collection Réglementation** de l'IEDM vise à examiner les conséquences souvent imprévues pour les individus et les entreprises de divers lois et règlements qui s'écartent de leurs objectifs déclarés.

L'Institut économique de Montréal est un organisme de recherche et d'éducation indépendant, non partisan et sans but lucratif. Par ses publications, ses interventions et ses conférences, l'IEDM alimente les débats sur les politiques publiques au Québec et partout au Canada en proposant des réformes créatrices de richesse et fondées sur des mécanismes de marché. Il n'accepte aucun financement gouvernemental.