

**UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
CENTRE – URBANISATION CULTURE SOCIÉTÉ**

**INVESTIR L'ESPACE ENTRE LES IMMEUBLES:
CUISINE DE RUE ET (RE)VITALISATION URBAINE
À MONTRÉAL**

Par

Alexandra MATHIEU

bachelière ès arts, B.A.

Rapport de stage présenté pour obtenir le grade de
Maître ès sciences, M. Sc.
Maîtrise en études urbaines
Programme offert conjointement par l'INRS et l'UQAM

Août 2016

Ce rapport de stage intitulé

**INVESTIR L'ESPACE ENTRE LES IMMEUBLES :
CUISINE DE RUE ET (RE)VITALISATION URBAINE
À MONTRÉAL**

et présentée par

Alexandra MATHIEU

a été évalué par un jury composé de

Mme Julia CSERGO, présidente, UQAM

M. Michel TRÉPANIÉ, directeur de recherche, INRS UCS

Mme Gaëlle CERF, examinatrice externe, ARRQ

RÉSUMÉ

En octobre 2014, le projet-pilote visant à étudier les tenants et aboutissants de la réintroduction de la cuisine de rue à Montréal est arrivée à terme. C'est dans ce contexte que nous avons eu l'opportunité d'effectuer un stage de recherche à l'Association des restaurateurs de rue du Québec.

Une large part du futur de la cuisine de rue, à Montréal, dépendra du cadre réglementaire qui sera adopté. Outre l'apport culinaire de la cuisine de rue, nous estimons que le retour de camions-restaurants, dans la métropole, pourrait être l'occasion de renforcer la fonction sociale de la rue et la qualité de vie urbaine. Comme d'autres recherches l'ont montré avant nous (Whyte 1980; Howell 2011; Newman et Burnett 2013; Sheppard 2013), les camions de cuisine de rue ont la capacité d'être des vecteurs de vitalisation urbaine, des catalyseurs de socialisation, d'interactions sociales légères et éphémères. Ce pouvoir d'attraction réside dans une facette, aussi banale que profonde, de la relation que nous entretenons avec la nourriture : la commensalité. Ceci étant, il y a une incontournable spatialité à la socialisation et la concrétisation de ce potentiel de vitalisation dépendra donc de certaines caractéristiques propres aux sites désignés par l'administration municipale. À ce titre, le présent rapport analyse sept sites qui ont hébergé des camions de restauration de rue afin de dégager les caractéristiques morphologiques, physiques et sensorielles nécessaires à la concrétisation de ce potentiel de vitalisation que porte la restauration de rue.

Mots-clefs: cuisine de rue; commensalité; espaces interstitiels; vitalisation; socialisation éphémère; effet de triangulation; tiers-lieux; piétons; échelle humaine

ABSTRACT

In October 2014, the pilot project to evaluate the reintroduction of street food in Montreal came to an end. It is in this context that we had the opportunity to be an intern researcher at the Quebec's Food Truck Association.

A large part of the future of street food in Montreal will depend on the regulatory framework that the city will adopt. Beyond the culinary aspect, the reappearance of street food should be seen as an occasion to strengthen the social function of the street and of its livability. Has other researches have shown before us (Whyte 1980; Howell 2011; Newman and Burnett 2013; Sheppard 2013), food trucks have the potential to be vectors of urban vitality, catalysts of socialization, of casual and ephemeral interactions. Their attractiveness comes from a facet, as prosaic as it is profound, of the relation we have with food: commensality. That said, there is an inescapable spatiality to socialization. Thus, the materialization of the food trucks' potential to vitalize urban spaces will depend on the qualities of the locations chosen by the boroughs. As such, this study analyzes seven street food locations to determine which characteristics of the urban form, of the urban design and which sensory qualities are necessary for food trucks to activate the space between buildings.

Keywords: street food; food truck; commensality; life between buildings; ephemeral socialization; third places; triangulation; livability; walkability; human scale

REMERCIEMENTS

Tout d’abord, merci à Gaëlle, Melo, Annabelle, Sabine, Stéphane et Julien de l’Association des restaurateurs de rue du Québec. Merci pour votre accueil et votre soutien.

Merci à tous les *food truckeurs* et les *food truckeuses* qui ont pris le temps de répondre à mes questions. Merci pour votre disponibilité, votre ouverture, votre générosité et votre curiosité. Ce fut un plaisir de discuter avec vous. L’été, par jour de grande chaleur, j’ai toujours une pensée pour vous, dans vos boîtes de métal, en plein soleil. Vous êtes des guerrières et des guerriers.

Merci aux membres de l’administration municipale qui ont généreusement accepté de me rencontrer. Sur une note plus personnelle, merci pour tout le travail et les efforts que vous avez déployés afin que le retour de la cuisine de rue, à Montréal, se fasse le plus harmonieusement possible. En tant que Montréalaise, je vous en remercie.

À vous tous, merci. Sans votre participation, ce rapport n’aurait pu voir le jour dans sa forme actuelle.

Un merci infini à mon directeur de maîtrise, sans qui je n’aurais pu mener à bien ce stage de recherche. Merci pour votre appui indéfectible, votre disponibilité et votre générosité. Merci d’avoir été là dans les moments difficiles comme dans les moments joyeux.

Merci aussi au corps professoral et au toujours sympathique personnel de soutien de l’INRS-UCS pour son aide et sa disponibilité.

Merci à mon boss, Maxime Chevalier, et à son second, Isabelle Chevalier, de la Quincaillerie Liège. J’ai travaillé avec vous alors que j’étais au baccalauréat, puis, lorsque je suis revenu à Montréal pour entamer une première maîtrise, puis, enfin pour celle-ci. Toutes ces années, vous m’avez permis de moduler mes horaires en fonction du rythme des sessions universitaires. De même, vous m’avez permis, l’espace d’un été (alors que c’est notre haute saison), de mener à bien la présente recherche. Merci infiniment pour votre compréhension, votre générosité et votre flexibilité. Max, merci pour toutes les connaissances que tu m’as transmises. Isa, merci pour ta sensibilité et ta bonne humeur. Merci aussi à mon collègue et « third in command », Steve; que dire de plus que : Ah, Steve. De même, merci aux client-e-s – certains d’entre vous, au fil des ans, sont pratiquement devenus des ami-e-s – qui m’ont encouragé, qui ont pris

des nouvelles de mes recherches et de mes études en général. Merci pour votre curiosité et votre intérêt sincère. Comme quoi, ça ne prend pas juste un village pour élever un enfant; ça en prend aussi un pour passer à travers des études universitaires. Villeray, je t'aime.

Merci à mes ami-e-s – dont, le hasard en a décidé ainsi, une large majorité est en restauration – pour m'avoir nourrie et maintenue caféinée. Sans votre générosité, votre amour et votre soutien moral, je ne serais probablement jamais passé à travers mon parcours universitaire. Une salutation particulière aux merveilleuses personnes du Réservoir; de La Salle à Manger et du Furco – oui, Joë, c'est à toi que je m'adresse. Une mention particulière aux garçons des Fillettes et de Pas d'cochon : FoFo, Carl, Carcasse, je vous aime d'amour. Merci.

Merci à France et à Richard sans qui je ne serais – littéralement et proverbialement – pas là. Merci de m'avoir soutenue et de m'avoir aimée inconditionnellement.

Enfin, merci à mon amoureux. Ju, merci de m'avoir aidée, de m'avoir réconfortée et encouragée et de m'avoir fait rire, toujours.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	xi
LISTE DES FIGURES.....	xi
INTRODUCTION.....	15
1. CUISINE DE RUE 2.0	21
Esquisse d'une pratique culturelle mondiale : des braises au camion 2.0.....	22
<i>Kogi BBQ et les camions 2.0.....</i>	<i>26</i>
Cuisine de rue 2.0 à Montréal	35
<i>L'univers réglementaire montréalais</i>	<i>37</i>
<i>L'univers des restaurateurs de rue.....</i>	<i>41</i>
<i>De l'offre alimentaire à la vitalisation de l'espace public.....</i>	<i>43</i>
2. DES COMMENSAUX DANS LES ESPACES INTERSTITIELS DE LA VILLE : REVUE DE LITTÉRATURE SUR LA CUISINE DE RUE ET THÉORISATION DE SON POTENTIEL DE VITALISATION	47
Concrétisation du potentiel de vitalisation de la cuisine de rue : une question de contexte tant physique que réglementaire	48
<i>Réfléchir à partir de Portland, Los Angeles et Austin pour comprendre Montréal.....</i>	<i>49</i>
Le potentiel de la cuisine de rue dans la vitalisation des espaces interstitiels de la ville : une perspective théorique.....	62
<i>La puissance de la commensalité</i>	<i>63</i>
<i>L'incontournable spatialité de la commensalité</i>	<i>66</i>
<i>L'importance de la socialisation superficielle et éphémère.....</i>	<i>67</i>

Des <i>Homo sapiens</i> dans les espaces interstitiels de la ville : l'importance des dimensions sensorielle et psychologique	69
<i>Confort sonore</i>	69
<i>Champ visuel</i>	70
<i>Des multiples bienfaits de la végétation</i>	71
Études sur la vie publique : l'incontournable spatialité de la socialisation.....	72
3. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE.....	77
Choix des sites d'observation.....	77
Grille d'observation et sa mise en œuvre	81
<i>Caractéristiques physiques</i>	82
<i>Caractéristiques sensorielles</i>	83
<i>Interactions sociales</i>	86
Posture de l'observatrice : « épuiser le lieu ».....	88
Entretiens avec les restaurateurs de rue.....	89
Entretiens avec des gestionnaires des projets-pilotes.....	90
Observations complémentaires de sites atypiques	91
4. ÉTUDE MULTICAS : ANALYSE DE SEPT SITES DE RESTAURATION DE RUE.....	93
PARTIE 1 – VITALISATION TÉNUE	96
Site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont	96
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	96

<i>Emplacement(s) sur le site</i>	97
<i>Dynamique sociale du site</i>	98
Site Marmier.....	99
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	99
<i>Emplacement(s) sur le site</i>	102
<i>Dynamique sociale du site</i>	102
Site de l’Université Concordia	105
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	105
<i>Emplacement(s) sur le site</i>	106
<i>Dynamique sociale du site</i>	108
Site du square Victoria	110
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	111
<i>Emplacement(s) sur le site</i>	113
<i>Dynamique sociale du site</i>	113
Le potentiel de vitalisation diminue avec la distance.....	117
PARTIE 2 – VITALISATION NOTABLE.....	118
Site du Musée McCord.....	118
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	118

<i>Emplacement(s) sur le site</i>	120
<i>Dynamique sociale du site</i>	121
Site de la Cité du Multimédia.....	125
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	125
<i>Emplacement(s) sur le site</i>	127
<i>Dynamique sociale du site</i>	128
Site du square Dorchester.....	130
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	130
<i>Emplacement(s) sur le site</i>	132
<i>Dynamique sociale du site</i>	133
L'incontournable spatialité de la socialisation ou de l'importance de la structuration et de la lisibilité de l'espace pour favoriser la proximité physique	137
5. CONCRÉTISATION DU POTENTIEL DE VITALISATION DE LA CUISINE DE RUE À MONTRÉAL : UNE QUESTION DE CADRE PHYSIQUE ET DE CADRE RÉGLEMENTAIRE	141
Vitalisation : piétons + distance relative + confort sensoriel + structuration	141
<i>Paramètres « méso » : densité, caractéristiques de la population environnante et proximité d'un flot de piétons</i>	142
<i>Arrimage « méso » et « micro »</i>	144
<i>Caractéristiques « micro » : aménités naturelles + bâties = confort général et flânage</i>	146
<i>« Effet de structuration » : lisibilité et confort des commensaux</i>	152

<i>3 camions et plus : un facteur d'intensification</i>	154
Vitalisation : la nécessité d'un cadre réglementaire flexible et réactif.....	157
<i>Une diversité d'acteurs, une diversité de logiques</i>	157
<i>« Emplacement, emplacement, emplacement »</i>	158
<i>Processus politico-administratif</i>	159
<i>Signalisation et entrave à la proximité</i>	161
<i>Les limitations induites par les revêtements de sol</i>	163
<i>La difficile question du favoritisme?</i>	164
« Une bonne place urbaine »	165
CONCLUSION	171
BIBLIOGRAPHIE	177
ANNEXE 1	187
Caractéristiques démographiques et socioéconomiques de la population des arrondissements de Ville-Marie et de Rosemont–La Petite-Patrie	187

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 5.1 : Les sites préférés des restaurateurs de rue	147
Tableau 5.2 : Tableau synthèse	169

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 : Voiture à patates frites, coin Ontario et Darling, Montréal, 5 mai 1947	21
Figure 1.2 : Cuisine de rue, Bangkok, Thaïlande	24
Figure 1.3 : Cuisine de rue, Dalhousie, Inde	24
Figure 1.4 : Cuisine de rue, Hoi An, Vietnam.....	24
Figure 1.5 : Cuisine de rue, Mandalay, Birmanie	25
Figure 1.6 : Cuisine de rue, Séoul, Corée du Sud	25
Figure 1.7 : Cuisine de rue, Xi'an, Chine	25
Figure 1.8 : Roy Choi, chef propriétaire de Kogi BBQ	28
Figure 3.1 : Sites réguliers dans l'arrondissement Ville-Marie, saison 2014	79
Figure 3.2 : Sites dans l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, saison 2014	80
Figure 4.1 : Sites analysés dans l'arrondissement Ville-Marie, saison 2014	94
Figure 4.2 : Sites analysés dans l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, saison 2014	95
Figure 4.3 : Site Maisonneuve-Rosemont	97
Figure 4.4 : Emplacement Maisonneuve-Rosemont.....	97
Figure 4.5 : Clients et curieux s'arrêtent au camion	98
Figure 4.6 : Site Marmier	100

Figure 4.7 : Site Marmier	101
Figure 4.8 : Emplacement Marmier	102
Figure 4.9 : Illustration de la présence sur le site.....	103
Figure 4.10 : Illustration de la distance de l'emplacement par rapport aux aménités du site	105
Figure 4.11 : Site Concordia.....	106
Figure 4.12 : Emplacement Concordia.....	107
Figure 4.13 : Illustration du marquage au sol	107
Figure 4.14 : Illustration de l'occupation de l'espace.....	108
Figure 4.15 : Illustration de l'occupation de l'espace.....	109
Figure 4.16 : Site Victoria.....	111
Figure 4.17 : square Victoria, section sud	112
Figure 4.18 : square Victoria, section nord.....	112
Figure 4.19 : Emplacements Victoria	113
Figure 4.20 : Illustration de la distance entre les emplacements et l'intersection	115
Figure 4.21 : Illustration de la distance entre les emplacements et l'intersection	115
Figure 4.22 : Illustration des caractéristiques physiques de la rue Saint-Antoine.....	116
Figure 4.23 : Site McCord	118
Figure 4.24 : Site McCord	119
Figure 4.25 : « Forêt éphémère » sur la rue Victoria.....	120
Figure 4.26 : Emplacement McCord	120
Figure 4.27 : Emplacement avant le début de la saison de restauration de rue	121
Figure 4.28 : Illustration de la présence sur le site.....	122
Figure 4.29 : Illustration de l'utilisation de l'espace	122
Figure 4.30 : « Forêt éphémère », piano et <i>food truck</i>	124
Figure 4.31 : Site Cité du Multimédia	126

Figure 4.32 : Site Cité du Multimédia	127
Figure 4.33 : Les emplacements, sur ce site, commencent à la hauteur de l'automobile grise	127
Figure 4.34 : Illustration des caractéristiques du site	128
Figure 4.35 : Illustration de la vie sur le site » à zoomer*	130
Figure 4.36 : Site Dorchester	131
Figure 4.37 : Site Dorchester	132
Figure 4.38 : Emplacements Dorchester	132
Figure 4.39 : Illustration de la vie sur le site.....	134
Figure 4.40 : Illustration de la vie sur le site.....	134
Figure 4.41 : Illustration de la vie sur le site.....	134
Figure 4.42 : Illustration de la vie sur le site.....	135
Figure 4.43 : Illustration de la vie sur le site.....	135
Figure 4.44 : Square Dorchester	139

INTRODUCTION

Une rue; un quartier ou encore une ville de qualité ont tous la caractéristique d'être habités, fréquentés, de déborder de vie. En effet, bien que ce qui définit exactement la qualité d'un espace urbain soit complexe – comprenant des dimensions politiques; économiques; culturelles; psychologiques et sensorielles –, elle se mesure toujours, néanmoins, à l'aune d'un indicateur central : la présence d'êtres humains au niveau de la rue (Jacobs (1961) 1992; Whyte 1980; Montgomery 1998; Gehl 2012). Or, nous savons qu'un des prérequis importants pour qu'une rue, un espace interstitiel soit fréquenté par les citoyens est la mixité des fonctions qui s'y trouvent :

« Without activity, there can be no urbanity. [...] Activity is very much the product of two separate but related concepts : vitality and diversity. Vitality is what distinguishes successful urban areas from the others. [...] Indeed, successful places appears to have their own pulse or rhythm, a life force or élan vital. [...] The simple truth is that combinations of mixtures of activities, not separate uses, are the key to successful urban places... » (Montgomery 1998, 97-98)

Or, force est de constater que, trop souvent, les espaces collectifs, les espaces entre les immeubles, n'ont pas été conçus pour accueillir une diversité de fonctions, pour être des espaces de vie, de rencontres et d'échanges.

En effet, le courant fonctionnaliste – qui a dominé la planification urbaine particulièrement à partir des années 1950 –, négligeant la dimension humaine de l'aménagement urbain, n'a, trop souvent, pas été à même de favoriser la fonction sociale de la rue (Choay 1965; Jacobs (1961) 1992; Gehl 2011; 2012). Assurément, le paradigme hygiéniste et la séparation des fonctions par le zonage ont fait en sorte que les villes modernes étaient moins sales, moins surpeuplées et moins chaotiques que la ville industrielle du siècle précédent. Cependant, les progrès issus du courant moderniste ont aussi été accompagnés par un déclin marqué des espaces collectifs de socialisation (Jacobs (1961) 1992; Gehl 2012).

À ce titre, l'un des symptômes péremptoires des excès du courant fonctionnaliste et hygiéniste a été la disparition soudaine de la nourriture de l'espace public urbain :

« The late modernist years of the twentieth century, defined as 1945-1975 by Zukin (1998), saw a serious

decline in street food in North America, as urban food provisioning moved indoors to supermarkets and restaurants and as streets were given over to automobile traffic (Franck 2005). Late modernist planning approached spatial ordering through separation, and the streets were given to those who drove cars, and other conflicting uses were banned and eliminated (Jacobs 1961). » (Newman et Burnett 2013, 233)

En 1947, s'inscrivant dans ce courant hygiéniste et fonctionnaliste, l'administration montréalaise interdit, comme bien d'autres villes à cette époque d'ailleurs, la vente de nourriture sur la voie publique. En 2013, plus de 65 ans après leur interdiction, des camions de cuisine de rue sont réapparus dans la métropole. C'est dans ce contexte que nous avons eu l'opportunité d'effectuer, à l'été 2014, un stage de recherche à l'Association des restaurateurs de rue du Québec (ARRQ). À ce titre, le présent rapport analyse la contribution potentielle des camions de cuisine de rue à la qualité de vie urbaine à Montréal. Plus spécifiquement, nous analyserons la vitalisation que peut générer la restauration de rue dans certains espaces interstitiels de la métropole.

Cette abondance d'espaces, souvent pris pour acquise ou ignorée au profit d'espaces publics plus conventionnels, recèle, en effet, une potentialité immense en terme de qualité de vie pour les citoyens. L'espace entre les immeubles – les trottoirs; les allées; les ruelles; les parcs; les squares; les places; les esplanades; les stationnements; les parvis; etc. –, le plus souvent perçu comme un espace monofonctionnel de transit, constitue le lieu premier notre perception d'une ville et de nos interactions avec les autres (Ghorra-Gobin 2001; Berdoulay, da Costa et Lolive 2004; Jébrak et Julien 2008; Paquot 2008). Il constitue le lieu premier de l'urbanité : « [...] un espace creux, c'est-à-dire un espace vide qui structure la ville, l'emplit de son urbanité et contribue à forger son identité » (Jébrak et Julien 2008, 1). Dans ces espaces, les citoyens côtoient, quotidiennement, toute la diversité qui constitue la ville. Tous les groupes sociaux – peu importe l'âge, le revenu, le statut social, la religion ou l'origine culturelle – utilisent les espaces interstitiels de la ville pour vaquer à leurs occupations quotidiennes. C'est, en premier lieu, dans ces espaces que nous faisons société. Ceci étant, encore faut-il que les espaces interstitiels d'une ville permettent la rencontre, les échanges et la socialisation, même, voire surtout,

superficiels. Or, la cuisine de rue favorise justement ce type de socialisation.

Comme d'autres recherches l'ont montré avant nous (Whyte 1980; Howell 2011; Newman et Burnett 2013; Shepard 2013), les camions de cuisine de rue sont des objets attractifs dans le paysage urbain. Ils ont la capacité d'attirer des êtres humains, d'être des vecteurs de (re)vitalisation urbaine, des catalyseurs de socialisation, d'interactions sociales légères et éphémères. Ce pouvoir d'attraction réside, notamment, dans une facette, aussi banale que profonde, de la relation que nous entretenons avec la nourriture. Les êtres humains partagent, en effet, universellement une propension à s'assembler lorsqu'ils mangent (Fischler 1979; 1988; 2011). Que ce soit réuni autour d'un feu, d'une table ou simplement d'une assiette, l'acte de se nourrir est aussi généralement une occasion de socialiser. Nous associons spontanément nourriture et compagnie.¹

¹ À ce titre, il est d'ailleurs intéressant de mentionner, qu'étymologiquement, du latin cum — (« avec ») et panis (« pain ») — littéralement « celui qui partage le pain avec » —, naît toute une famille de mots dont « copain », « compagnon », « compagne »,

Située à la confluence de réflexions sur l'alimentation; la qualité de vie en milieu urbain et la fonction des espaces interstitiels de la ville, la restauration de rue est un objet riche et intéressant pour le champ des études urbaines. Les camions de restauration de rue posent, en effet, la question de la flexibilité des espaces interstitiels, de leurs fonctions possibles. Des espaces pensés, depuis les années cinquante, comme de simples corridors de transit peuvent-ils (re)devenir des lieux d'interactions sociales? La cuisine de rue, peut-elle, à elle seule, favoriser la fonction sociale de la rue et vitaliser un espace interstitiel? Un espace qui, jusque-là, était traversé d'un pas rapide, peut-il se transformer en un lieu où les citadins s'arrêtent pour partager un repas avec d'autres?

Un lieu traversé rapidement par une masse de gens n'est pas un lieu habité. Pour être vivant, un espace doit être habité, ne serait-ce que par une poignée de gens, pour un certain temps. Pour qu'un lieu soit vitalisé, une certaine inscription dans la durée, une certaine temporalité, un certain rythme est, en effet, nécessaire. Ce sont, pour une large part, les caractéris-

« compagnonnage » et « compagne » (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales).

tiques physiques et sensorielles d'un lieu qui en font un simple espace de transit ou plutôt un lieu propice à la vie sociale. Il y a, en effet, une incontournable spatialité à la socialisation (Jacobs (1961) 1992; Berdoulay, da Costa et Lolive 2004; Gehl 2011).

Ainsi, si les camions de restauration de rue ont un pouvoir attractif, ils ont tout de même besoin, pour vitaliser un espace, d'un emplacement minimalement agréable. Or, dans le cas montréalais, contrairement à ce qui se fait à New York ou à Los Angeles, par exemple, ce ne sont pas les restaurateurs de rue qui choisissent leurs emplacements. Dans la formule retenue par la Ville, ce sont plutôt les arrondissements qui désignent les sites.

Dès lors, une large part du futur et de l'impact de la cuisine de rue, à Montréal, dépendront de la qualité des sites qui seront retenus par les arrondissements. Et, c'est à cette échelle, sur cette question du choix des sites, que devront donc se rejoindre les trois univers en présence : l'univers politico-administratif du monde municipal; l'univers de la restauration de rue et l'univers physique et matériel du design de divers espaces interstitiels. À notre sens, la question de la

vitalisation est le point où les trois univers en présence ont le plus de finalités communes et, ce, même si les acteurs impliqués ne partagent pas, à la base, le même point de vue. C'est l'intersection où tous les acteurs, dans le cadre actuel, nous semblent être gagnants.

Au-delà de l'apport culinaire engendré par la présence de camions, la Ville gagnerait à envisager la réintroduction de la cuisine de rue comme une occasion d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens. Du point de vue des restaurateurs de rue, un espace vivant, favorisant la commensalité et la socialisation, contribue nettement à leur succès économique et à leur pérennité (Newman et Burnett 2013; Sheppard 2013). Enfin, du point de vue du design et de l'aménagement urbain, la réintroduction de la cuisine de rue est une occasion de vitaliser, rapidement et à faibles coûts, des lieux qui seraient, autrement, sans grand intérêt. Au final, le retour de la cuisine de rue offre une occasion de (re)solidifier la fonction sociale des espaces interstitiels de la métropole. En effet, avec la disparition de la restauration de rue, les citoyens avaient perdu bien davantage qu'une option alimentaire. Ils avaient alors perdu un espace important de socialisation (Watson 2009), un tiers-

lieu – qui n’est ni la maison ni le travail – à même de soutenir la fonction sociale de la rue (Oldenburg 1996).

Somme toute, une bonne part de la pleine concrétisation de ce potentiel de vitalisation dépendra des caractéristiques des sites que les arrondissements désigneront. Dès lors, dans le présent rapport, nous avons voulu répondre à trois questions complémentaires. Premièrement, la cuisine de rue peut-elle être un vecteur de vitalisation urbaine à Montréal et, si oui, à quel degré et selon quels types de conditions quant aux caractéristiques physiques et sensorielles des sites retenus? Ensuite, les camions de restauration de rue peuvent-ils être, à Montréal, des catalyseurs de flânerie, d’une envie de rester sur place, bref sont-ils à même de favoriser la rétention entre les immeubles? Sont-ils à même de transformer des espaces de transit, donc des espaces monofonctionnels, en lieux intéressants socialement? Ont-ils la capacité de favoriser le déploiement d’activités diverses dans l’espace public, d’être plus que de simples « cantines de chantiers » où les gens ne font que commander et repartir dès leur commande reçue? Finalement, dans quelle mesure les caractéristiques physiques et sensorielles des emplacements désignés pour accueillir ces cuisines mobiles modifient-elles la répartition,

dans l’espace, des interactions sociales qui s’y déroulent? Quelles sont les conditions minimalement nécessaires, en terme de caractéristiques physiques et de design urbain, à la (re)vitalisation de ces espaces interstitiels?

Pour répondre à ces questions, nous brosserons, dans le chapitre 1, un bref tableau de ce qu’est et de ce que peut être la cuisine de rue, tant ici, qu’à travers le monde. Nous y aborderons aussi le cadre réglementaire montréalais et ses implications pour le futur et l’impact de la cuisine de rue à Montréal. Dans le chapitre 2, nous contrasterons les choix de l’administration montréalaise avec ce qui se fait ailleurs en Amérique du Nord, notamment à Portland, Austin et Los Angeles. Le chapitre 3 sera consacré à la présentation de notre méthodologie. Puis, dans le chapitre 4, nous aborderons l’univers du design urbain, du cadre bâti et des caractéristiques physiques et sensorielles des sites désignés. Ce troisième univers ne sera pas traité de façon globale, à l’échelle de la ville, mais bien plutôt par petites touches, à travers chacun des sites que nous avons étudiés. Le chapitre 4 constitue donc le cœur de notre analyse et se concentre sur l’observation des interactions sociales engendrées par la présence de camions de restauration de rue et à la façon dont

leur intensité et leur répartition dans l'espace a été influencée par les caractéristiques des différents sites.

Dans le chapitre 5, nous nous appuyerons sur les données issues de notre étude multicas pour formuler une série d'observations d'ordre général visant à mieux comprendre les liens qui unissent cuisine de rue; dynamiques de socialisation; vitalisation et les espaces où elles se déploient. Ce cinquième chapitre vise aussi à mieux équiper les acteurs concernés afin qu'ils puissent faire des choix plus éclairés quant aux futurs sites désignés. Enfin, notre conclusion nous permettra de revenir sur l'importance que peut prendre, pour la qualité de vie en milieu urbain, une intervention aussi simple et banale que la présence d'un *food truck* dans un espace interstitiel.

1. CUISINE DE RUE 2.0

Avant son retour en 2013, rares étaient les Montréalais et les Montréalaises qui se souvenaient encore qu'il fut un temps où des camions de bouffe de rue parcouraient la métropole. Cela n'est pas étonnant, considérant que ces camions sont disparus du paysage montréalais en 1947



Figure 1.1 : Voiture à patates frites, coin Ontario et Darling, Montréal, 5 mai 1947

Source : (Ville de Montréal. Section des archives). Domaine public.

Ainsi, avant 2013, la majorité des Montréalais et, plus largement, des Québécois n'avait, comme images mentales de la

cuisine de rue, que les triporteurs ambulants vendant des *popsicles* dans les parcs l'été; les « roulottes à patates frites » que l'on peut encore croiser sur des routes secondaires de la province; ou encore les cantines de chantier vendant des sandwiches au pain blanc coupés en triangles, des *chips* et de la « liqueur ». À ces images, issues du territoire québécois, on peut aussi ajouter celles, issues de la culture états-unienne, du camion de crème glacée accompagné par sa ritournelle familière ou encore les « carts à hot-dogs » ou à bretzels typiquement new-yorkais. Or, la cuisine de rue qui a émergé, en Amérique du Nord, au début des années 2000, a très peu à voir avec ces formes familières tout comme elle a très peu à voir, d'ailleurs, avec ce qui existait à Montréal dans les années 1930 ou 1940.

Dès lors, si nous voulons être à même de pleinement mesurer le potentiel et les contraintes propres aux camions de restauration de rue – dans leur version actuelle –, il est important de revenir, même brièvement, sur l'historique de ce phénomène et d'éclairer en quoi il se distingue de ce qui l'a précédé. De même, afin de prendre la pleine mesure des choix qui ont été faits à un niveau administratif, il est important de comprendre le cadre réglementaire à l'intérieur duquel s'est

effectué ce retour de la cuisine de rue à Montréal. Cet état des lieux, tant de la culture de la cuisine de rue que du cadre réglementaire l'entourant, nous apparaît particulièrement important considérant qu'ils constituent deux des univers qui auront à se rencontrer. En effet, dans le cas montréalais, nous estimons que trois univers distincts devront minimalement se coordonner et se recouper pour que les camions-restaurants puissent pleinement contribuer à vitaliser certains espaces interstitiels : l'univers culturel de la cuisine de rue qui repose, entre autres, sur une logique économique et des contraintes pratiques; l'univers politico-administratif municipal produisant le cadre réglementaire entourant la cuisine de rue; et l'univers physique des espaces interstitiels qui est composé du cadre bâti, du paysage urbain et des caractéristiques physiques et sensorielles des lieux investis par les camions. Considérant que l'espace public est le lieu où se rencontrent, littéralement, les deux premiers univers, nous traiterons de ce dernier dans le chapitre suivant. En effet, les divers espaces interstitiels que nous avons étudiés constituent, en quelque sorte, le substrat sur lequel les camions viennent se poser, le transformant dès lors. Ceci étant, l'amplitude et le potentiel de transformation de ces espaces sont contraints, positi-

vement ou négativement, par le cadre réglementaire adopté par l'administration municipale.

Ainsi, dans le présent chapitre, nous brosserons, brièvement, une typologie des différentes formes que peut prendre le phénomène de la cuisine de rue. Nous nous attarderons particulièrement à la typologie présente en Amérique du Nord, puisque c'est dans celle-ci que s'inscrit le mouvement montréalais. Dans un deuxième temps, nous présenterons le cadre réglementaire qui a délimité les projets-pilotes des arrondissements Ville-Marie et Rosemont–La-Petite-Patrie ainsi que les différences dans leurs approches. Nous concluons ce chapitre avec quelques considérations sur les limites et contraintes propres aux camions de cuisine de rue ainsi que sur les limites et contraintes propres aux choix réglementaires de l'administration municipale montréalaise.

Esquisse d'une pratique culturelle mondiale : des braises au camion 2.0

Si les camions de cuisine de rue qui ont fait leur apparition en Amérique du Nord, dans les dernières années, constituent un phénomène nouveau, la vente et la consommation de nourri-

ture sur la rue – la cuisine de rue dans sa plus simple expression – sont, fort probablement, aussi vieilles que les villes elles-mêmes (Smith 2012, 263). En effet, à travers l’histoire de l’humanité, et, encore plus, à travers l’histoire de l’urbanité, la nourriture vendue et consommée sur la place publique a, pendant des siècles, fait partie du quotidien et de la culture de toutes les civilisations. Encore aujourd’hui, la majorité des villes du monde peuvent être explorées à travers leurs marchés publics, leurs échoppes ambulantes et leurs kiosques temporaires vendant, à même les rues, toute la diversité imaginable des plats locaux. En fait, quiconque a déjà voyagé sait qu’une des meilleures façons de découvrir la culture culinaire d’un lieu est, justement, de manger ce que les locaux mangent, ce qui signifie, pour une majorité de la population mondiale, manger dans la rue. Non seulement cela permet-il d’avoir accès à la diversité de la culture culinaire locale, mais cela permet aussi d’échanger avec ceux qui la produisent et la consomment.

Si l’entièreté de l’Asie, une bonne part de l’Afrique et de l’Amérique du Sud peuvent encore être vécues à travers les couleurs et les odeurs de leurs cuisines de rue, force est de constater, qu’à partir du milieu du XXe, la plupart des villes

nord-américaines et occidentales ont largement évacué la nourriture de l’espace public. Que ce soit la production, la préparation, la vente ou la consommation de nourriture, une large part des villes dites modernes et développées ont progressivement évacué la nourriture de l’espace public pour la confiner aux restaurants et aux supermarchés. Prétextant des questions de salubrité, mais surtout des questions de fluidité de la circulation automobile, les rues des villes d’Amérique du Nord, influencées par le courant moderniste, se sont tranquillement vidées de leurs vendeurs ambulants (Newman et Burnett 2013, 233). À ce titre, Montréal ne fait pas exception. En effet, en 1947, le bannissement de la vente de nourriture, des rues de la métropole, fut justifié par la salubrité douteuse des installations; par les entraves à la circulation qu’elles engendraient; par la concurrence faite aux marchands ayant pignon sur rue; et par la malpropreté que les marchands ambulants laissaient derrière eux (Commission permanente sur le développement économique et urbain et l’habitation 2013).

Ailleurs dans le monde, pourtant, la présence d’une cuisine de rue vibrante et omniprésente est la norme :

« Every day, more than 2.5 billion people eat street food around the world. [...] The most vibrant street food cultures are found in the vast, sprawling megacities of the developing world. The street food of such cities, which are full of rural migrants, reflects local cultures and is a vital part of urban life.»
(Smith 2012, 262)



Figure 1.2 : Cuisine de rue, Bangkok, Thaïlande
Source : (Spinheike 2014). Creative Commons.



Figure 1.3 : Cuisine de rue, Dalhousie, Inde
Source : (Ashish3724 2014). Creative Commons.



Figure 1.4 : Cuisine de rue, Hoi An, Vietnam
Source : (Huang 2014). Creative Commons.



Figure 1.5 : Cuisine de rue, Mandalay, Birmanie

Source : (Wagaung 2007). Creative Commons.



Figure 1.7 : Cuisine de rue, Xi'an, Chine

Source : (Cavellat 2010). Creative Commons.



Figure 1.6 : Cuisine de rue, Séoul, Corée du Sud

Source : (Justin 2009). Creative Commons.

Ainsi, dans certaines parties du monde, la cuisine de rue est tellement importante, dans le quotidien de la population locale, qu'elle représente jusqu'à 40 % des repas consommés (Smith 2012, 262). Pour des millions d'êtres humains, la cuisine de rue représente une façon pratique et surtout peu coûteuse de s'alimenter. De même, dans de nombreuses villes du monde, la vente de nourriture sur la place publique représente, encore aujourd'hui, une source indispensable de revenu pour nombre de familles et d'individus, notamment, pour les femmes (Tinker 1999, 327). Ceci étant, comme dans les

villes d’Afrique, d’Asie et d’Amérique du Sud, la préparation et la vente de nourriture sur la place publique se fait, le plus souvent, à partir d’installations rudimentaires, et parfois à même le sol, les normes sanitaires sont, pour le moins, minimales. Par exemple :

« In 1996, when the FAO* conducted tests on food from some of the 130,000 street-vending stalls in Kolkata, India, they found the bacteria E. coli (...) in 55 per cent of the sample. For this reason, savvy locals often stick to trusted stalls or buy fried rather than cold food. » (Smith 2012, 263)

Et, il s’agit, ici, d’une première distinction entre ce qui se fait en Orient et en Afrique par rapport à ce qui se fait aujourd’hui en Amérique du Nord : la réglementation. En effet, la présence ou le retour de la cuisine de rue, en Amérique du Nord, s’est fait dans un contexte hautement régulé et réglementé, tant en terme de normes d’hygiène qu’en terme de règles d’occupation du sol. Aux États-Unis, tout comme au

* Food and Agriculture Organization of the United Nations/Organisation des Nations unies pour l’alimentation et l’agriculture.

Canada, nous sommes loin de la réalité des femmes maliennes, vietnamiennes, birmanes ou indiennes qui cuisinent accroupies sur le trottoir. Ce type de scènes, pourtant banales dans plusieurs pays du monde, est, en pratique, impensable en Amérique du Nord. Les vendeurs mobiles, que ce soit les camions ou les « carts », sont, en effet, assujettis aux mêmes règles d’hygiène et de salubrité que les restaurants en briques et mortier. Une étude de 2014, couvrant 7 grandes villes états-uniennes² a d’ailleurs montré, qu’en terme de salubrité et d’hygiène, les camions faisaient aussi bien et parfois mieux que les restaurants traditionnels (Erickson 2014, 8).

Ceci étant, au-delà des normes sanitaires, la particularité de la cuisine de rue, telle que nous la connaissons aujourd’hui en Amérique du Nord, vient surtout de la position qu’elle occupe à l’intersection de la technologie et de la gastronomie.

Kogi BBQ et les camions 2.0

² Les villes couvertes par l’étude sont : Boston; Las Vegas; Los Angeles; Louisville; Miami; Seattle et Washington.

La plupart des observateurs de la scène culinaire nord-américaine s'entendent pour dire que l'apparition de Kogi BBQ, en 2008, à Los Angeles, constitue un tournant dans le paysage du *street food* (Sheppard 2013, 25). En fait, tout mouvement culturel ou social a besoin d'un mythe fondateur pour pouvoir se raconter. Et, si quelques *food trucks* 2.0 existaient avant l'apparition de Kogi BBQ, c'est néanmoins lui qui a incarné et incarne encore toutes les caractéristiques propres à cette nouvelle génération. Mais surtout, c'est avec Kogi que la cuisine de rue est devenue un phénomène, une tendance (Pomerance Berl 2012).

Dans les pages qui suivent, nous utiliserons donc le cas de Kogi BBQ comme le mythe qu'il est devenu, c'est-à-dire comme la figure de proue d'un nouveau courant. Kogi – qui sert de la cuisine coréenne dans des tacos mexicains – est, en effet, l'archétype de la rencontre de plusieurs tendances : une cuisine de qualité, originale et locale créée par des cuisiniers de profession; une utilisation ingénieuse des médias sociaux; le tout dans un esprit festif, communautaire et marginal propre à la rue. Il n'est d'ailleurs pas anecdotique que ce camion, version 2.0, soit apparu à Los Angeles et, encore moins, qu'il soit apparu en 2008.

En effet, d'une part, Los Angeles, grâce à son importante communauté hispanique, avait déjà une tradition de *loncheros* – des « tacos trucks » – bien implantée dans sa culture urbaine. Les *loncheros* – ces camions qui servent, traditionnellement, de la cuisine mexicaine au sein des quartiers fortement hispaniques des États-Unis – offrent, le plus souvent, un menu très limité voire un seul plat pour lequel ils sont reconnus dans leur quartier. En cela, ils s'apparentent à la culture culinaire des rues d'Asie et d'Inde où les marchands ambulants s'en tiennent à une spécialité; plat qui fait leur fierté et pour lequel chacun est reconnu.

Au-delà de ces spécificités culinaires, les *loncheros* comportent aussi une spécificité sociale qui les distingue des autres formes de *street food* présentes en Amérique. En effet, comparativement aux « stands à hot-dogs » ou aux camions de crème glacée, par exemple, les *loncheros* font partie intégrante de leur communauté, de leur quartier :

« This typology likely comes closest to the communal environments created by street vending in other cities : the *loncheros* create community gathering spaces in the parking lots or alleyways that they inha-

bit, bringing people together around the food that they serve. » (Sheppard 2013, 24)

Ces camions ont, en effet, à la fois une présence signifiante dans leur communauté, mais ont aussi une permanence physique qui manque aux cantines de chantiers ou aux « stands à bretzels » qui opèrent plutôt dans une dynamique de *grab-and-go*. Roy Choi, le chef propriétaire de Kogi, se réclame d'ailleurs de l'esprit de communauté propre aux *loncheros*. Dans un article du *Los Angeles Times*, Choi soulignait ainsi l'importance fondamentale du sens de la communauté et de la socialisation propre à ce type de cuisine de rue :

« The thing about taco trucks that people don't understand is that it's not about cheap eating [...] Why do you think families bring their kids to eat on folding chairs? Not because it's cheap but because it's part of the culture. It's only in America where it's not considered a beautiful thing to be sitting outside with your family enjoying the weather. It's only here where we have to sanitize everything. » (Choi, cité dans Gelt 2011, 2)



Figure 1.8 : Roy Choi, chef propriétaire de Kogi BBQ

Source : (Der, theminty.com 2012). Reproduction autorisée par l'auteur.

La notion d'espace de socialisation entourant la cuisine de rue, son esprit de communauté, la commensalité inhérente qui l'accompagne faisait ainsi déjà partie du paysage urbain

et de la culture populaire de Los Angeles. Et, ce sens de la communauté, un peu décalé, un peu marginal, traversé par l'esprit festif punk rock, traversé aussi par la culture hip-hop et par la culture du *street art*, ont ainsi influencé la cuisine de rue dans sa version actuelle. Ainsi, une part de l'originalité de la cuisine de rue, version 2.0, se trouve dans cette culture particulière, qui existait déjà sous d'autres formes dans les rues de Los Angeles, et à laquelle Kogi a, en quelque sorte, donné une dimension culinaire et davantage de visibilité et de « noblesse ».

Cette origine géographique n'est ainsi pas anodine. Los Angeles, de par son étalement urbain marqué, se caractérise, en effet, par un espace public déstructuré difficilement propice à la vie sociale publique et à la socialisation des diverses communautés qui la composent (Sheppard 2013, 30-31). Dans un tel contexte, les lieux à petite échelle comme ceux créés par les *food trucks*, favorisant les regroupements, le partage et la socialisation, deviennent d'autant plus attrayants :

« [...] loncheras are also the unwitting vanguards of a movement to redefine life in Los Angeles as it evolves into a more truly urban center. The bustling

activity often seen on the sidewalk by a food truck – sometimes in residential areas where zoning codes preclude the establishment of fixed – location retail – means that its presence is felt in the community. [...] In sum, the mixed land uses promoted by their presence in residential areas help make Los Angeles a more livable urban center where sidewalks become public space and where residents become less dependent on cars to obtain the services they need. » (Hermosillo 2012, 13)

Ainsi, l'une des villes les plus souvent retenue, en études urbaines, pour illustrer la morphologie propre aux villes construites pour l'automobile fut le lieu d'émergence de cette nouvelle culture propre à la rue et aux piétons (Sheppard 2013, 15, 30 et 31). Dit autrement, c'est justement parce que Los Angeles dispose de si peu d'espaces publics de rencontre, d'espaces de socialisation et de vie entre ses immeubles que les *food trucks* y ont connu un tel succès. Ils sont venus répondre à un besoin que nous partageons tous : côtoyer nos semblables.

Par ailleurs, si cette origine géographique n'est pas anodine, son année d'émergence ne l'est pas non plus. En effet, l'année 2008 a été fortement façonnée par les ressacs de la crise économique de 2007. Or, financièrement, un camion de restauration de rue nécessite des investissements de départ beaucoup plus faibles qu'un restaurant en briques et mortier. Puis, en temps de ralentissement économique, la part de budget que les ménages consacrent aux activités non essentielles, comme peut l'être un souper au restaurant, diminue. La restauration de rue, en 2008, devenait donc une option intéressante pour les cuisiniers désirant être maîtres de leur cuisine, mais n'ayant pas les ressources financières nécessaires au démarrage d'un restaurant traditionnel. Par ailleurs, la restauration de rue devenait une option intéressante pour les consommateurs désirant avoir accès à de la cuisine de qualité sans avoir à déboursier autant que dans un restaurant.

Il s'agit d'ailleurs là d'une autre caractéristique distinguant cette nouvelle génération de *food truck* : la qualité de la nourriture. En effet, si un camion de cuisine de rue constitue bel et bien un point d'entrée moins risqué pour de jeunes entrepreneurs, dans la plupart des cas, la mise sur pied d'une cuisine de rue est simultanément et indistinctement un projet

culinaire et entrepreneurial et non pas simplement un projet économique.

De même, les cuisiniers qui décident de mettre sur pied une cuisine de rue sont mus non seulement par un amour de la cuisine, mais surtout par une envie de partager cet amour. Sans cette envie d'interagir directement avec ceux qui s'arrêtent à leur enseigne, ils seraient tranquillement restés cachés dans leur cuisine. Par le fait même, la restauration de rue repose toujours sur un désir de partage, d'interaction et de socialisation. Longtemps isolés dans leur cuisine, coupés de leur clientèle, les restaurateurs traditionnels se sont mis, dans les dernières années, à abattre les murs des cuisines et à les ouvrir aux regards. À ce titre, la cuisine de rue s'inscrit dans cette mouvance appelant à une plus grande proximité entre ceux qui préparent la nourriture et ceux qui la consomment (Bruni 2005; Tuttle 2012). Les restaurateurs de rue ont ainsi poussé cette logique jusqu'à se défaire des briques et du mortier pour aller directement à la rencontre de ceux qui consomment ce qu'ils créent.

Dans les années 1980-1990, en Amérique du Nord, la cuisine de rue consistait essentiellement en une variation de la res-

tauration rapide : pratique, peu coûteuse, consommable sur le pouce, mais, en contrepartie, souvent gustativement et nutritionnellement pauvre. De même, par le passé, les divers « stands », « carts » et autres cantines mobiles avaient une réputation, pour le moins, médiocre quant à leur salubrité; à un point tel, qu'aux États-Unis, ces cuisines mobiles étaient affublées du sobriquet « roach coaches » – ce qu'on pourrait traduire par quelque chose comme « autocars à coquerelles » (Abutaleb 2014). Ces divers stands et cantines mobiles étaient, le plus souvent, exploités par des gens n'ayant pas de formation en restauration et n'ayant souvent que très peu d'autres options en terme de revenus (Norman et coll. 2011, 10-12).

Bref, s'il fut un temps où la cuisine de rue représentait le degré zéro de la gastronomie, aujourd'hui, des chefs réputés, formés dans de grandes cuisines, travaillent dans ces restaurants mobiles. Non seulement cette nouvelle génération propose-t-elle une cuisine de qualité, mais elle tente souvent de le faire de façon écologiquement et socialement responsable :

« The new breed of lunch truck is aggressively gourmet, tech-savvy and politically correct. The Green

Truck, wich sells “sustainably harvested” fish tacos, roams the street of Los Angeles in vehicles fueled by vegetable oil. The Dessert Truck in New York is owned by a former Le Cirque pastry sous chef who donates proceeds from desserts such as a pavlova with red fruit gelée to charity. In the San Francisco Bay area, the RoliRoti rotisserie truck serves free-range chicken, heritage pork and local lamb, prepared by owner Thomas Odermatt, a Swiss former organic farming student whose business card reads “Rotisseur.” » (McLaughlin 2009)

Bien que ce type de camion de cuisine de rue offre des plats plus dispendieux que ses prédécesseurs – comme les « carts à hot-dogs » ou encore les « tacos trucks » – ils n'en demeurent pas moins plus abordables que leurs équivalents en briques et mortier. Mais peut-être plus important encore, la nourriture proposée par cette nouvelle génération de restaurateurs de rue constitue une véritable culture culinaire, une proposition originale, ancrée dans son milieu et dans son époque, comparativement au *fast food* générique auparavant associé à la bouffe de rue.

Et la scène culinaire canadienne n'est pas en reste. En effet, en 2013, un camion de restauration de rue a fait son apparition dans le palmarès des meilleurs nouveaux restaurants du pays du magazine *enRoute*.³ Non seulement était-ce la première fois qu'un camion de restauration de rue faisait partie des finalistes, mais Vij's Railway Express – qui sert de la nourriture indienne dans les rues de Vancouver – a remporté le premier Prix du public. Bref, la cuisine de rue, dans sa version 2.0, est loin des « hot-dogs vapeurs » ou encore des « sandwiches-pas-d'croûtes ».

Les précurseurs de la restauration de rue, à Montréal, se sont d'ailleurs consciemment inscrits dans cette tendance nord-américaine qui met de l'avant, d'abord et avant tout, une cuisine de qualité. Lors de sa création, en 2012, l'Association des restaurateurs de rue du Québec (ARRQ) s'est dotée d'une série de principes quant à la qualité et à la provenance des aliments qu'elle souhaitait voir dans les rues de Montréal.

³ Le palmarès d'*enRoute* – magazine détenu par Air Canada – existe depuis une douzaine d'années et offre une visibilité considérable aux lauréats puisque le magazine est offert dans tous les vols de la compagnie, ce qui représente un lectorat mensuel d'environ 1 million de personnes (Newswire 2013).

Privilégier les artisans et les fournisseurs locaux; privilégier aussi une offre alimentaire saine, de qualité et originale sont, en effet, parmi les principes fondateurs de l'ARRQ. En fait, lors de sa création, l'ARRQ s'est clairement positionnée contre la malbouffe. Elle s'est aussi opposée à ce que ses membres vendent des produits préusinés. Il n'est pas fortuit que l'ARRQ insiste pour utiliser l'expression « cuisine de rue » et non « bouffe de rue » qui revêt une connotation plus péjorative, plus proche de la malbouffe. Finalement, l'Association s'assure aussi que tous ses membres ont les compétences requises en ce qui a trait à la manipulation des aliments et qu'ils ont, conformément aux normes du MAPAQ* une certification en hygiène et salubrité en alimentation (ARRQ 2012). Bref, à l'instar de ce qui se fait aux États-Unis, l'ARRQ envisage la cuisine de rue comme une occasion de rendre accessible, au plus grand nombre, le talent culinaire des chefs locaux, mais aussi des nombreux artisans régionaux allant des boulangers, aux charcutiers jusqu'aux maraîchers.

* Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec

Outre la qualité de la cuisine proposée, cette nouvelle génération de restaurateurs de rue se distingue aussi sur un dernier point : son utilisation ingénieuse et massive des médias sociaux. Cette spécificité est particulièrement visible aux États-Unis et, plus encore, dans des villes comme Los Angeles et New York. Au-delà du fait que ces formes de communication et de socialisation font désormais partie intégrante de notre quotidien, cette caractéristique s'explique surtout par deux aspects inhérents à la cuisine de rue : moyens financiers modestes et mobilité.

En effet, d'une part, comme nous l'avons déjà mentionné, les pionniers de cette nouvelle vague de cuisine de rue ont souvent monté leurs projets avec très peu de moyens financiers. Or, des plateformes comme Twitter, Facebook ou Instagram sont, pour l'essentiel, gratuites et permettent d'aller rejoindre un nombre impressionnant d'individus. À partir d'un téléphone cellulaire intelligent disposant d'un plan de données adéquat, il est désormais possible, à coût à peu près nul – considérant que ces téléphones sont désormais des objets de la vie courante (CEFRIO 2015, 4) –, de faire sa propre publicité. À titre d'exemple, au moment d'écrire ces lignes, Kogi BBQ était suivi par 130 557 personnes sur Twitter

(<https://twitter.com/kogibbq>). Et, dans le cas de Kogi, le « buzz » a été tellement grand et surtout tellement rapide qu'un article du *Newsweek*, de 2009, a qualifié le camion d'« America's first viral eatery » (Romano 2009). En fait, sans la présence de ce type de technologies de communication, il a fort à parier que la culture et le paysage de la cuisine de rue seraient fort différents :

« Mobile technology has certainly changed the way in which food trucks communicate with their customers. This has also changed the demographic of the typical food truck owner and the typical client. No longer predominantly the arena of immigrant and blue-collar workers, the new generation of food truck owners needs to be increasingly tech-savvy and social media conscious or they risk not keeping up with changing trends. Just as vendors need to be tech-savvy in order to communicate with potential customers, potential customers must be equally knowledgeable and have access to certain types of technology to know where and when to find trucks. » (Sheppard 2013, 121-122)

L'utilisation des diverses plateformes de diffusion offertes par les médias sociaux ne se réduit toutefois pas à un simple outil de marketing. Loin de là. Il s'agit surtout, pour les restaurateurs de rue, d'interagir avec leur clientèle. En effet, en l'absence d'une localisation fixe, les médias sociaux deviennent un lieu de ralliement, un point de convergence et d'échanges :

« Food trucks experienced a boom just as the economy started to tank. Restaurateurs who were hesitant to drop serious cash on launching a restaurant turned to mobile trucks as a less expensive way to sell food in a down economy. Social media has played a large role in not only making the trucks more accessible, but allowing them to cultivate the crucial element of community.

“It's the social aspect,” says Kenny Lao, Rickshaw's⁴ co-founder. “It's really about shared experiences around food. I think what we're doing with Twitter is an electronic version of that share.” He sees his restaurants as an older, established sibling living uptown,

⁴ Le Rickshaw est un *food truck* réputé de New York.

while his truck is like the younger brother fresh out of college and living in Williamsburg, Brooklyn — different energies toward the same purpose. » (Sniderman 2011)

Une question de budget soit. Mais aussi de communauté, d'interaction, de partage. Une question d'énergie particulière aussi, le tout, au service d'un noyau central : la nourriture. Cette énergie particulière, qui prend racine dans la culture de la rue, tient aussi à la caractéristique fondamentale de la cuisine de rue : sa mobilité.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, cette utilisation massive des médias sociaux a été particulièrement remarquée dans des villes comme Los Angeles et New York. Cela s'explique essentiellement par la réglementation encadrant la cuisine de rue dans ces villes. En effet, à New York et à Los Angeles, les camions peuvent – moyennant le respect de quelques paramètres réglementaires de base – s'installer là où ils veulent dans la ville. Cette réalité fait donc en sorte que les gens souhaitant manger à un camion particulier doivent le localiser dans la ville. Et c'est alors que

les médias sociaux, notamment Twitter, deviennent extrêmement utiles :

On est au coin de X et Y jusqu'à Z heure.

Désolé, on va être 15 minutes en retard.

À la demande générale, c'est le retour de notre fameux sandwich!

Ou encore :

On a tout vendu !!! On se revoit demain!

En l'absence d'un emplacement fixe et permanent, les médias sociaux permettent aux restaurateurs de rue d'informer leur clientèle de leurs allées et venues. Si ces outils de communication sont devenus des occasions d'interagir avec leur clientèle, l'utilisation massive de ces plateformes est née, au départ, de la nécessité : faire connaître leur emplacement. Et,

c'est, ici, que le cas montréalais se distingue le plus nettement de la réalité new-yorkaise ou de celle de Los Angeles.

Cuisine de rue 2.0 à Montréal

En 2010, alors que la cuisine de rue est toujours interdite à Montréal, un premier camion fait son apparition dans la métropole : le Grumman '78. À la genèse de Grumman, il y a un couple de cuisiniers; un choc culinaire lors d'un voyage au Mexique et un camion de marque Grumman, modèle 1978.

À l'hiver 2009, Hilary McGown et Marc-André Leclerc, en voyage au Mexique, ont un coup de foudre culinaire pour des tacos découverts dans un boui-boui sur le bord d'une route de Cabo San Lucas (Schwartz 2011, C1). De retour à Montréal, Leclerc, qui travaille alors chez McKiernan Luncheonette,⁵ se

⁵ Le McKiernan Luncheonette était l'un des projets des chefs Frédéric Morin et David McMillan. « Brunch at McKiernan consists of dishes like a half lobster with poached eggs and baloney, smorgasbords, and breakfast sandwiches made with homemade sausages » (Morin, McMillan et Erickson 2011, 19). Les chefs Morin et McMillan sont les maîtres d'œuvre des réputés Joe Beef et Liverpool House. En 2015, le Joe Beef faisait d'ailleurs partie de la liste des 100 meilleurs restaurants du monde du magazine *Restaurant*. Le McKiernan est disparu, en 2011, pour laisser davantage de place au Joe Beef.

met à confectionner des tacos. La réaction est immédiate : tout le monde adore. C'est frais, goûteux et original. Mais il manque quelque chose. Ce quelque chose va prendre la forme d'un camion Grumman 1978, trouvé sur Kijiji, et acheté pour 3 500 \$ (Schwartz 2011, C1). Après que Leclerc eu réaménagé, pour l'essentiel, par lui-même, l'intérieur du camion pour le transformer en cuisine mobile – pour un coût total d'environ 25 000 \$ –, un troisième partenaire se joint à l'aventure : Gaëlle Cerf. Si McGown et Leclerc sont des cuisiniers expérimentés – Leclerc, par exemple, a, notamment, travaillé au Toqué!, au Pied de Cochon et à l'Express – Cerf, pour sa part, est une gestionnaire chevronnée, ayant été gérante au Pied de Cochon pendant 8 ans (Schwartz 2011, C1).

Le trio enthousiaste à la barre de Grumman '78, ne pouvant pas vendre ses tacos dans la rue, se met à nourrir les masses lors d'événements privés et lors de certains événements publics : aux FrancoFolies, au Festival de Jazz, à Juste pour rire ou encore à la Foire Pucés POP. En effet, à ce moment, si la vente de nourriture est toujours interdite sur la place publique, il est toutefois possible, pour un camion, moyennant un permis émis par la ville, de faire affaire sur le site de fes-

tivals. Puis, de fil en aiguille, le bouche-à-oreille fit son œuvre et le camion vert lime gagna en popularité.

Le succès de ce premier camion, puis l'enthousiasme de quelques restaurateurs aventureux portent le nombre de cuisines mobiles à 5 dès 2011. À peine un an plus tard, en 2012, le nombre de cuisines mobiles s'élève déjà à 12 (Plante 2014, 19). L'Association des restaurateurs de rue du Québec (ARRQ) est officiellement fondée en mai 2012 en vue de faire la promotion de la cuisine de rue auprès des Québécois et de devenir un interlocuteur auprès des autorités municipales.

Les efforts concertés de l'ARRQ et des pressions citoyennes mèneront à des consultations publiques sur la possibilité de réintroduire la cuisine de rue à Montréal. Après un processus d'examen public chapeauté par la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation, déclenché en juin 2012 et clos par une série d'assemblées publiques en novembre 2012, le conseil municipal décide de mettre sur pied un projet-pilote s'étalant sur deux ans et devant mener à l'élaboration de règles précises en vue de l'implantation progressive de la cuisine de rue dès 2015. Au

total, quelque 200 personnes ont assisté à l'une ou l'autre des quatre assemblées publiques tenues en novembre 2012. La Commission s'est aussi appuyée sur les 27 mémoires qu'elle a reçus d'une diversité d'intervenants dont, notamment, d'associations de restaurateurs; de propriétaires de restaurants; de restaurateurs de rue; de sociétés de développement commercial; d'architectes; d'urbanistes; d'organisateur de festivals et d'étudiants en hôtellerie et en tourisme (Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation 2013).

Le 5 octobre 2014, la seconde et dernière année du projet-pilote visant à étudier les tenants et aboutissants de la réintroduction de la cuisine de rue à Montréal est ainsi arrivée à terme. 47 camions de cuisine de rue étaient alors membre de l'ARRQ (Plante 2014, 19). Or, une large part du futur de la cuisine de rue, à Montréal, dépendra du cadre réglementaire qui sera mis en place. En effet, l'univers des possibles de la cuisine de rue sera contenu dans ce cadre réglementaire. C'est à ce niveau que seront définies les marges de manœuvre quant à cette nouvelle fonction de l'espace public. Les choix qui seront faits à ce niveau figeront donc, pour une large part, les futures appropriations possibles de l'espace

public. Bref, la réglementation entourant le déploiement de la cuisine de rue constituera l'étendue des possibles, ce qui est permis et ce qui est interdit, quant à la transformation de simple voie de passage en de possibles espaces de vie et de pratiques sociales.

L'univers réglementaire montréalais

Comme nous l'avons mentionné précédemment, contrairement à ce qui se fait dans les villes de New York et de Los Angeles, les restaurateurs de rue montréalais n'ont pas la possibilité de s'installer où ils le veulent. L'administration municipale a plutôt choisi, dans le cadre des projets-pilotes, de limiter la réintroduction de la cuisine de rue à des sites désignés. La désignation des sites se fait au sein de chaque arrondissement désirant accueillir des restaurateurs de rue sur son territoire.

La première année du projet-pilote, les sites ont été choisis en tenant compte des recommandations de la Commission : prioriser les déserts alimentaires; prioriser les lieux disposant d'un bon achalandage; tenir compte de l'offre et de la nature des commerces déjà en place à proximité. Outre ces orienta-

tions assez larges, le processus de sélection des sites, lors de la première année, dans Ville-Marie, a aussi impliqué une diversité d'acteurs municipaux : des membres du Service de la culture; des membres de la Division de l'urbanisme et du développement économique; des représentants de la Direction des travaux publics; de la Santé et de la sécurité publique; du Service du contentieux; du Réseau des grands parcs; des représentants des Sociétés de développement commercial du Village, du Vieux-Montréal et du Centre-Ville; des représentants de la Société de transport de Montréal; du Service de sécurité incendie; du Service de police de la ville de Montréal; de l'Association des restaurateurs de Montréal ainsi que de l'Association des restaurateurs de rue du Québec.

En plus de ce cadre large, mentionnons aussi la prise en compte, par le comité de pilotage, de certains paramètres micro quant aux choix des emplacements précis sur chaque site : la proximité immédiate de poteau de signalisation (c'est-à-dire que la Ville ne souhaite pas poser de nouveaux poteaux de signalisation afin d'indiquer les emplacements réservés aux camions, mais utilisera plutôt les poteaux déjà existants); la proximité de mobilier urbain déjà existant; le

respect de l'esthétisme du cadre bâti environnant (ce paramètre concerne particulièrement les sites situés dans le secteur du Vieux-Montréal comme celui de la Place d'Armes) et la prise en compte des revêtements de sol particuliers de certains sites (ce paramètre concerne particulièrement des sites comme ceux de la Place d'Armes et du square Victoria qui disposent de revêtements de sol plus « nobles »; ce qui se traduit, notamment, par le fait que ces sites ne disposent pas de marquage au sol signalant un emplacement réservé pour la cuisine de rue, comme c'est le cas pour d'autres emplacements dans Ville-Marie). Ces paramètres micro auront, au final, un impact étonnamment important quant au potentiel de vitalisation des sites. Nous y reviendrons dans les chapitres consacrés à l'analyse des sites étudiés. Une fois que le comité de pilotage eut retenu une série de sites, ceux-ci ont été clairement décrits (emplacement; horaire; type de site; etc.), puis soumis au conseil exécutif et, enfin, soumis au conseil d'arrondissement pour qu'il vote sur la proposition. Cette formule des sites désignés comporte, bien entendu, des avantages et des inconvénients.

D'une part, limiter la cuisine de rue à des sites désignés permet à la ville de contrôler la façon dont l'espace public est

utilisé et, d'ainsi, minimiser les possibles tensions avec les divers acteurs urbains dont, notamment, les commerçants et les résidents. Cela facilite aussi les inspections relatives à la salubrité et à l'inspection des aliments. Ceci étant, limiter la cuisine de rue à des emplacements désignés fait porter une large part de la réussite de la réintroduction de la cuisine de rue sur la qualité des sites retenus par les arrondissements puisque les restaurateurs de rue n'ont pas la possibilité de se déplacer au cours d'une journée. Du point de vue des restaurateurs de rue, la fréquence de passages « naturels » de piétons, propre à chaque site, jouera, en effet, sur la profitabilité d'un site donné.

D'autre part, les caractéristiques physiques et sensorielles d'un site constituent le décor, le cadre dans lequel se déploie la cuisine de rue. Ainsi, la morphologie des sites retenus peut être propice à un repas ou non, ce qui modifie la forme des interactions sociales de même que la vitalisation qui émergera sur ces sites. Ceci étant, contenir la présence des camions de restauration de rue à quelques sites entraîne une certaine fidélisation, une certaine habitude, les gens s'attendant à voir un camion dans ces lieux. Finalement, si les Montréalais n'ont pas la possibilité de vivre l'excitation, la joie de croiser,

par hasard, au détour d'une rue, un camion, ils ne savent cependant pas nécessairement quel camion se trouvera sur un site particulier.

Dans la formule retenue par la Ville, outre les sites désignés, la réglementation prévoit aussi une rotation de l'offre alimentaire d'une journée à l'autre. La rotation des camions, pendant une même journée, sur un site donné, a toutefois été interdite lors de la seconde année du projet-pilote alors que cela était permis lors de la première année. Ainsi, dans le cadre du projet-pilote principal – celui de l'arrondissement Ville-Marie –, 11 sites réguliers et 2 sites événementiels ont été retenus. Les sites réguliers pouvaient être occupés par les camions de restauration de rue du lundi au dimanche, de 7 h à 22 h 30, à moins d'indications contraires. Quant aux sites événementiels, ils étaient occupés par les camions selon un horaire particulier, variant selon les événements se déroulant sur les lieux.

Un second projet-pilote, de moindre ampleur, s'est aussi déroulé dans l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie. Dans le cadre de celui-ci, 6 sites ont été désignés, fonctionnant sur l'heure du midi seulement, soit de 11 h 30 à 14 h 30, à

l'exception d'un site qui accueillait des camions de 17 h à 23 h, du jeudi au samedi. Dans cet arrondissement, le choix des sites s'est fait à partir de la volonté d'aller rejoindre des nœuds de travailleurs dans des zones jugées « pauvres » en terme d'offre alimentaire (Benessaïeh 2014). En fait, l'arrondissement a, essentiellement, reproduit une logique de cantine de chantier.

Dans le cas de l'arrondissement Ville-Marie, le choix des sites s'est fait, lors de la seconde année, à partir d'une volonté beaucoup plus large d'aller rejoindre non seulement les travailleurs et les visiteurs, mais aussi les résidents de l'arrondissement. Ces prémisses se sont ainsi traduites dans le choix des sites ainsi que dans les heures d'opération. Mais surtout, comme nous le verrons dans les chapitres subséquents, ces prémisses différentes se sont aussi traduites par des dynamiques d'appropriation des lieux fort différentes. En effet, ces deux cadres d'opération différents, particulièrement en ce qui a trait au type de sites retenus, engendrent une appropriation sociale de l'espace différente et déterminent donc un potentiel de vitalisation différent.

Le contraste entre les prémisses de ces deux projets-pilotes est intéressant. Notons d'abord qu'un tel contraste est inévitable considérant que l'occupation du domaine public et donc, par le fait même, la vente d'aliments sur rue relèvent du pouvoir des arrondissements et non de la ville centre. En fait, la Commission a estimé que la vente d'aliments sur le domaine public est une compétence de la ville centre dont la gestion quotidienne devrait toutefois relever des arrondissements (Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation 2013, 23). Bref, la formule retenue réitère l'autonomie des arrondissements sur ce sujet et reconnaît que le déploiement de la cuisine de rue devra se faire dans le respect de la réalité propre de chacun. Cette formule permet aussi aux arrondissements qui le désirent de ne pas avoir de sites sur leur territoire.

Ensuite, en plus de ce processus large, toute une série d'autres contraintes et paramètres a guidé l'élaboration des projets-pilotes et le choix de leurs caractéristiques (sites; heures d'ouverture; nourriture servie; gestion des déchets; taxes et impôts; etc.). En effet, la réintroduction de la cuisine de rue à Montréal ne s'est pas faite de façon organique et informelle, mais bien plutôt dans le cadre d'un processus

administratif d'examen public et consultatif. Ainsi, un bon nombre de craintes et de réticences émises par certains des acteurs présents, lors des consultations publiques de 2012, ont été prises en compte dans l'opérationnalisation des projets-pilotes. Les questions d'équité fiscale, de concurrence et de cohabitation ont été les points les plus fréquemment soulevés par les opposants à la réintroduction de la cuisine de rue. Pour ces intervenants,

[...] l'autorisation de la cuisine de rue devra être à l'enseigne de tous les acquis et de tous les droits des commerces existants. Pour ces intervenants, il conviendra de mettre en place toutes les conditions pour empêcher toute concurrence déloyale. Cela veut dire une fiscalité équitable qui tient compte des charges propres aux restaurants fixes et qui module les charges des restaurants de rue en conséquence. Il en va de même pour les règles relatives à la propreté et à la salubrité, à l'enregistrement obligatoire des ventes, à la gestion des déchets, etc. (Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation 2013, 14)

La prise en compte de ces craintes et réticences s'est ainsi traduite par toute une série de paramètres visant à encadrer le retour de la cuisine de rue à Montréal. La formule des emplacements fixes, par exemple, a été une façon de répondre aux enjeux de cohabitation et d'équité. De même, l'obligation, pour les restaurateurs de rue, d'avoir une adresse de production fixe sur le territoire de Montréal a été une façon de répondre à la question de l'équité fiscale avec les restaurateurs traditionnels. Finalement, le prix des permis d'exploitation a aussi été envisagé en terme d'équité fiscale.⁶

L'univers des restaurateurs de rue

S'il est vrai que la barrière à l'entrée, pour ouvrir un camion de restauration de rue, est moins importante que pour un restaurant traditionnel, il n'en demeure pas moins que la restauration de rue comporte des coûts et des contraintes. Les restaurateurs de rue abandonnent, en fait, les marges de profit

⁶ Lors de la première année du projet-pilote, dans Ville-Marie, le prix du permis d'occupation du domaine public, valide du 20 juin au 29 septembre 2013, avait été fixé à 650 \$, taxes incluses. Lors de la seconde année, le permis, valide du 1er mai au 5 octobre 2014, était passé à 1 500 \$, taxes incluses.

plus élevées d'un restaurant conventionnel contre des investissements de départ moins élevés.⁷ Ceci étant, au-delà de ce relatif avantage premier, les camions opèrent dans un cadre plutôt rigide. D'une part, ils ne peuvent proposer qu'un menu limité en terme de nombre d'items. Puis, ces items doivent être vendus, idéalement, pendant la courte fenêtre d'opportunité qu'offre l'heure du lunch. Les restaurateurs de rue doivent aussi composer avec les aléas de la météo. En effet, un midi qui s'annonçait prometteur, en terme d'achalandage, peut vite tomber à plat avec la venue soudaine d'un orage d'été. Puis, lorsque, pendant un midi particulièrement achalandé, un plat vient à manquer, il est, en pratique, impossible d'en préparer davantage vu les espaces de rangement très limités.

D'autre part, considérant les orientations adoptées par la Ville, les restaurateurs de rue travaillent, essentiellement, avec des produits frais et périssables (Commission perma-

⁷ Un restaurant traditionnel, en briques et mortier, qui a un volume de ventes élevé et qui maintient ses coûts le plus bas possible, peut espérer faire des marges de profit avoisinant les 14 % à 20 %. Pour un restaurateur de rue, ces marges oscillent davantage autour de 10 % (Carman 2010).

nente sur le développement économique et urbain et l'habitation 2013, 23 et 24).⁸ Or, les camions, dans les faits, ne sortent pas tous les jours puisque le nombre de sites est inférieur au nombre de camions ayant un permis d'exploitation. Un tel cadre complexifie la gestion de l'inventaire des produits frais et engendre des taux de perte plus élevés que dans un restaurant traditionnel de briques et mortier. En effet, ce dernier a toujours la possibilité de vendre le lendemain ce qui n'a pas été vendu aujourd'hui, tout comme il a la possibilité de monter son menu du jour en fonction des produits qui commencent à être moins frais. Or, vu le cadre adopté par la Ville, les restaurateurs de rue n'ont pas la possibilité d'opérer 7 jours sur 7 à partir des sites désignés. Encore une fois, cela souligne le fait qu'une large part de la réussite ou de l'échec de la cuisine de rue reposera sur les paramètres qui seront intégrés à la réglementation finale. Or, force est de constater que la formule actuelle offre peu de

⁸ En effet, tant l'ARRQ que la commission se sont positionnées en faveur d'une cuisine de rue saine et créative, mettant de l'avant des produits locaux et, si possible, biologiques. Ainsi, dans le cadre des projets-pilotes, la vente de produits préemballés ou usinés a été interdite. Cette interdiction a, de même, été étendue aux boissons; aucune vente de boissons usinées, à l'exception de l'eau embouteillée, n'est permise.

flexibilité et peu de réactivité. De plus, vu la nordicité de Montréal, la cuisine de rue est, ici, saisonnière. S'ajoute à ce cadre spécifique, tous les coûts liés à la restauration classique, soit, essentiellement, le coût des produits de base, de la main-d'œuvre ainsi que les frais fixes liés au local de production. Enfin, à tout cela, il faut aussi ajouter les contraintes techniques et les coûts liés au camion comme tel.

Comme la plupart des restaurateurs de rue achète des camions usagés, les bris, les pannes et donc, les visites chez le mécanicien, sont fréquents et récurrents. Puis, comme les camions doivent être autonomes, ils doivent être pourvus d'une génératrice conforme aux normes d'émissions de bruit et de polluants, ce qui signifie non seulement des coûts élevés à l'achat – avec les frais d'installation, ces coûts peuvent s'élever à 30 000 \$ –, mais aussi des coûts de fonctionnement assez élevés variant avec le prix de l'essence. Finalement, les restaurateurs doivent souvent troquer une certaine flexibilité culinaire contre davantage de possibilités en terme d'emplacement. En effet, de nombreux restaurateurs de rue ont choisi de ne pas installer de friteuse à bord de leur camion, car ce type de système de cuisson, s'il est particulièrement efficace et polyvalent, nécessite, en contrepartie, un

emplacement qui est parfaitement plat. Et, est-il nécessaire, ici, de s'étendre sur les risques que pourrait engendrer, dans un espace aussi restreint qu'un camion, de l'huile bouillonnant dans une friteuse bancale?

Si les opposants au retour de la cuisine de rue brandissent la rhétorique de la « concurrence déloyale » pour désigner la restauration de rue, on peut penser qu'il serait plus juste d'envisager la cuisine de rue comme un type particulier d'activité ayant ses avantages et ses inconvénients propres. S'il est tout à fait légitime et approprié que la Ville souhaite favoriser la cohabitation et l'équité entre les restaurateurs mobiles et les commerçants à adresse fixe, la question du prix et du nombre des permis d'exploitation devrait être envisagée à l'aune de la réalité des restaurateurs de rue et non à partir d'une volonté d'éviter une supposée « concurrence déloyale ». À ce titre, des études préliminaires, effectuées récemment aux États-Unis, montrent que les camions entrent directement en concurrence avec un seul type de restaurant : les chaînes de restauration rapide (IFT 2013).

De l'offre alimentaire à la vitalisation de l'espace public

Au-delà de ces considérations de cohabitation et d'équité fiscale, la cuisine de rue joue un rôle que les restaurateurs traditionnels en briques et mortier ne peuvent pas jouer, celui d'activation, d'animation de la place publique et des espaces interstitiels de la ville. Si le domaine des restaurants de briques et mortier est intérieur, emmuré, privé, le domaine des restaurateurs de rue est à ciel ouvert, public, hors murs. Comme le remarquait déjà William Whyte, en 1980, dans le cas de New York, la cuisine de rue répond à un besoin spécifique des citoyens : « By default, the vendors have become the caterers of the city's outdoor life. They flourish because they're servicing a demand not being met by the regular commercial establishment » (Whyte 1980, 50). Ainsi, en focalisant la réflexion uniquement sur des questions de concurrence ou d'équité fiscale, les professionnels de la ville risquent de passer à côté du potentiel de vitalisation qu'offre la cuisine de rue. En effet, la valeur de la culture de la cuisine de rue ne peut se réduire à un simple calcul économique.

Au cours de l'été 2014, certains des sites désignés, dans Ville-Marie, se sont parfois vu délaissés par les restaurateurs de rue. L'incidence du choix, par la Ville, d'adopter la formule des sites désignés est, probablement, ici, la plus visible.

Répetons-le, les restaurateurs de rue montréalais ne peuvent s'installer là où ils le veulent. Or, la question de la localisation, pour tout type de commerce, est fondamentale. Aucun commerçant ne songerait à s'installer au « milieu de nulle part » ou dans un secteur où le profil socio-économique de la population ne sied pas à ce qu'il vend. De même, aucun commerce ne peut opérer à perte. Ainsi, même si les restaurateurs de rue doivent être en activité s'ils souhaitent rentabiliser le coût de leur permis d'exploitation, ils ont tout de même jugé que, pour certains sites, il était plus rentable d'annuler leur présence plutôt que de se présenter, à perte, sur le site qui leur était assigné. En effet, considérant les coûts de la main-d'œuvre et de l'essence, tant pour se rendre sur le site que pour faire fonctionner leur génératrice, certains des sites désignés ne disposaient tout simplement pas de l'achalandage minimal requis pour justifier le déplacement d'une cuisine entière. Selon les dirigeants de l'ARRQ, cette réalité a aussi pu être observée dans le cadre du projet-pilote de Rosemont–La Petite-Patrie.

Considérant que les restaurateurs de rue n'ont pas la possibilité de choisir leurs emplacements et qu'ils n'ont plus la possibilité de faire plus d'un site, dans une même journée, la

seule option à leur disposition est d'annuler leur présence. Au-delà de la perte d'une option alimentaire, il s'agit aussi d'une occasion manquée d'activer l'espace public, de faire vivre un espace interstitiel.

Au demeurant et selon toute vraisemblance, la ville de Montréal ira de l'avant avec la formule des sites désignés par les arrondissements. Dans ce cadre, le choix des sites devient d'autant plus important. Bien que la ville ait intégré le principe de rotation des camions, ce qui minimise l'impact, pour les restaurateurs, des sites moins intéressants en terme de morphologie et donc d'achalandage, il n'en demeure pas moins que cela peut devenir problématique. En fait, il n'est pas, en soi, problématique que les camions soient limités à des sites précis, comme nous le verrons, dans le prochain chapitre, avec le cas de Portland. Le problème se situe plutôt dans la quantité et la qualité des sites désignés puisque leurs caractéristiques morphologiques ont un impact à la fois sur la rentabilité des camions, mais aussi sur le potentiel de vitalisation des espaces qu'ils occupent. Le mode de fonctionnement retenu par la Ville ne prévoit pas de mécanismes visant systématiquement à évaluer si un site fonctionne ou non. De même, le cadre réglementaire actuel est très peu flexible,

laisse peu de place à l'expérimentation et ne permet pas aux restaurateurs de rue d'habiter les sites de façon originale. Or, comme nous le verrons, dans le prochain chapitre, notamment avec les cas de Portland et d'Austin, ces éléments sont centraux pour qu'une culture de restauration de rue s'implante.

Considérant que les restaurateurs de rue ont le privilège d'utiliser l'espace public, il est tout à fait légitime que la Ville souhaite encadrer cette nouvelle pratique. Cependant, envisager la cuisine de rue comme une simple offre marchande nouveau genre, comme de simples cantines de chantiers « relookées », prive le milieu urbain du plein potentiel de ce phénomène culturel. En effet, cette nouvelle génération de camions de restauration de rue a, non seulement la capacité d'attirer, mais surtout de retenir les gens dans l'espace public, de devenir des catalyseurs de socialisation, contribuant, dès lors, à la qualité de vie en milieu urbain. La cuisine de rue a le potentiel d'être un vecteur de sociabilité, d'interactions sociales non contraignantes. Cette capacité se vérifie d'ailleurs dans la plupart des villes nord-américaines qui accueillent cette nouvelle génération de restaurateurs de

rue (Howell 2011; Sheppard 2013; Newman et Burnett 2013). Nos résultats vont aussi dans ce sens.

À ce titre, en nous basant sur des études de cas réalisées à Portland, à Austin, à Los Angeles et à New York, il nous apparaît que le choix des sites, par les arrondissements, devrait se faire à partir de cette prémisse que la cuisine de rue porte un potentiel de vitalisation, qu'elle a le potentiel de contribuer à la qualité de vie des Montréalais et des Montréalaises. Nous reviendrons sur cette question au chapitre suivant. Toutefois, cela ne doit pas se faire au détriment des restaurateurs de rue. Au demeurant, comme nous l'avons déjà observé pour certains sites, à l'été 2014, les emplacements qui ne fonctionnent pas seront, tout simplement, délaissés par les restaurateurs. Ainsi donc, la réalisation de ce potentiel de vitalisation ne pourra se faire qu'en prenant en considération la réalité propre à la restauration de rue que nous avons détaillée dans le présent chapitre. Mais surtout, la réalisation de ce potentiel nécessitera la prise en compte du design urbain et du cadre bâti des sites désignés, de leurs caractéristiques physiques et sensorielles

En effet, si les camions sont assurément attractifs, dans l'espace public, ils ne sont toutefois pas « magiques ». Ils n'ont pas la capacité, à eux seuls, de transformer un lieu complètement délaissé, morne et inhospitalier en un lieu vibrant de vie. S'ils ont la capacité de transformer un lieu de transit, en un lieu où les gens s'arrêtent, se posent et s'assoient, il faut, pour que cette transformation s'opère, que ce lieu soit, au départ, minimalement accueillant et fréquenté. Nous aborderons, dans le détail, ces aspects dans les chapitres 4 et 5. Au demeurant, dans la formule retenue par la Ville, la qualité des sites désignés par les arrondissements sera déterminante dans le succès ou l'échec du retour de la cuisine de rue à Montréal. Dit autrement, les arrondissements devront prendre acte du fait qu'ils portent une large part de la réussite de la cuisine de rue sur leurs épaules du simple fait que ce sont eux qui choisissent où les camions peuvent s'installer. Comme nous le verrons dans les chapitres subséquents, une connaissance fine du terrain, des dynamiques de passage piétonnier, des caractéristiques physiques et sensorielles des lieux est en effet indispensable. Quelques mètres font parfois toute la différence entre un site vibrant de vie et un site qui s'en tient à une logique de cantine de chantier.

2. DES COMMENSAUX DANS LES ESPACES INTERSTITIELS DE LA VILLE : REVUE DE LITTÉRATURE SUR LA CUISINE DE RUE ET THÉORISATION DE SON POTENTIEL DE VITALISATION

Dans les dernières années, nous avons assisté à un retour de pratiques alimentaires dans l'espace public. En effet, la question de l'alimentation – activité humaine et sociale fondamentale, s'il est en – attire de plus en plus l'attention en études urbaines alors que les villes, en réaction au courant fonctionnaliste et au problème des changements climatiques, sont en pleine transition paradigmatique en terme de planification urbaine, d'aménagement et de design urbain (Pothukuchi et Kaufman 1999; Bell et Binnie 2005; Franck 2005). Ce paradigme de renouveau urbain peut être, succinctement, caractérisé par la redécouverte de notions comme la mixité des fonctions, la revitalisation des quartiers centraux et l'aménagement de trames urbaines conviviales (Jacobs et Appleyard 1987; CNU 1996).

Pour le dire dans les termes de l'urbaniste Jan Gehl (2012), il s'agit de s'éloigner de la ville construite pour être vécue à 60 km/h – la vitesse d'une voiture – pour retourner vers des villes faites pour être vécues à 5 km/h – la vitesse d'un humain qui marche. Jan Gehl et les professionnels de la ville influencés par ses travaux parlent de ce nouveau paradigme en terme de « ville à échelle humaine » (Gehl 2012). Ainsi, après avoir largement évacué la nourriture (que ce soit sa production, sa préparation, sa vente ou sa consommation) de l'espace public – tant pour des raisons de salubrité que pour optimiser la circulation automobile – pour la confiner aux restaurants et aux supermarchés, plusieurs villes nord-américaines tentent aujourd'hui de réintroduire certaines pratiques alimentaires dans l'espace collectif (Newman et Burnett 2013, 233). La culture de la cuisine de rue, en essor dans plusieurs villes – dont Vancouver, Portland, New York, Los Angeles et Austin, pour ne mentionner que les plus dynamiques –, se trouve, en effet, à la confluence de réflexions sur l'alimentation, la qualité de vie en milieu urbain et la fonction des espaces interstitiels de la ville. Et, Montréal n'est pas en reste.

Concrétisation du potentiel de vitalisation de la cuisine de rue : une question de contexte tant physique que réglementaire

Constater qu'un lieu est vibrant de vie est aisé. Cependant, expliquer *pourquoi* il en est ainsi l'est beaucoup moins. « [...] Jane Jacobs (1961) was the first to explore urban quality from the premise that *activity* both produces and mirrors quality in the built environment » (Montgomery 1998, 96). Avant elle, les penseurs de la ville se répartissaient, grosso modo, en deux camps lorsque venait le temps de définir et d'expliquer ce qui constitue un espace urbain de qualité. Une première école de pensée, influencée, notamment, par les travaux de Gordon Cullen (1961), mettait de l'avant le cadre bâti, le design, l'architecture, la morphologie urbaine bref, la matérialité de l'espace comme étant déterminante pour sa qualité. Une seconde école de pensée, quant à elle, mettait plutôt de l'avant l'importance des dimensions psychologiques et sensorielles de l'espace. Influencé, entre autres, par les travaux de Kevin Lynch (1960) et de Christopher Alexander (1977), un espace était jugé comme étant de qualité à partir des impressions sensorielles ressenties dans ce lieu.

Or, s'appuyant sur et mariant les deux écoles de pensée précédentes, les travaux de Jane Jacobs et, par la suite, de Jan Gehl, vont évaluer la qualité d'un espace urbain à partir de trois dimensions essentielles : la qualité de son cadre bâti; la qualité de l'expérience sensorielle et l'activité qui s'y déploie en terme d'intensité et de diversité. La vitalité d'un lieu se matérialise à l'intersection de ces trois dimensions. À partir de cette perspective, la cuisine de rue participe donc potentiellement à la vitalisation d'un lieu en ce qu'elle bonifie la diversité et l'intensité des activités qui s'y déroulent. Ils complexifient la fonction de la rue. Selon John Montgomery, certains facteurs larges – « complexity »; « myriad patterns of movement (especially pedestrians) »; « diversity of primary uses »; « a fine-grained economy »; « an active street life »; « the presence of people attractors »; « legibility » – constituent les marqueurs centraux d'une « bonne place urbaine » (Montgomery 1998, 103) :

« [...] in the long term urban vitality can only be achieved where there is a complex diversity of primary land uses and (largely economic) activity. [...] The key to successful urban places, therefore, is the transaction base, and this must be as complex as pos-

sible. Not all transactions take monetary form, and not all are economic. Urban areas and cities must also provide space for social and cultural transaction... But without a transaction base of economic activity at many different levels and layers, it will not be possible to create a good urban place. Providing the space for transactions, across the day and night, is what cities have always done.

In this sense, the notion of urban vitality is in large part about opening up the possibilities for transactions to take place in longer and more extended segments of time, and over time to develop a pattern of increasing complexity. » (Montgomery 1998, 98 et 99)

La culture de la cuisine de rue a ainsi donc le potentiel de participer à la création d'espaces urbains de qualité en favorisant la fonction transactionnelle de la rue, tant à un niveau économique qu'à un niveau social.

Dans le cas qui nous occupe, nous pouvons nous inspirer, pour dégager certains facteurs précis, d'études de cas réalisées aux États-Unis ainsi que de la littérature existante sur la vie publique urbaine. Si, comme nous le verrons, une large

part de ces facteurs clefs relèvent du cadre bâti, des recherches menées à Portland, Los Angeles et Austin nous permettent aussi de voir comment le cadre réglementaire a un impact majeur sur le potentiel de vitalisation de la cuisine de rue.

Réfléchir à partir de Portland, Los Angeles et Austin pour comprendre Montréal

Bien qu'il y ait peu de littérature traitant spécifiquement du potentiel de vitalisation de la restauration de rue, dans sa version 2.0, quelques recherches récentes abordent néanmoins le sujet.

Portland

L'une de ces études, menée en 2011 par Newman et Burnett, à Portland, en Oregon, concluait que la capacité qu'ont les *food trucks* à créer des espaces urbains vibrants découlait à la fois d'une réglementation municipale flexible et de qualités spatiales et sociales intrinsèques au paysage urbain :

« One of the most interesting factors contributing to the success of Portland's street food industry [...] is

the fact that many of the regulations regarding food carts *are not enforced*. [...] many regulations are on the books and can be enforced when deemed necessary, but are often overlooked when environmental health and public safety are not deemed to be threatened by violations of regulations. The decision not to over-regulate the industry, and to allow a street food culture to evolve, has allowed vendors, consumers, and members of the public to change the city in ways that foster spontaneous interaction and the creation of vibrant urban space.» (Newman et Burnett 2011, 245-246. Nous soulignons.)

Parmi les règlements qui ne sont sciemment pas appliqués par les autorités municipales, celui qui tolère la mise en place de mobilier urbain temporaire par les restaurateurs de rue est vraisemblablement celui qui a le plus d'impact sur la qualité des espaces créés. En effet, bien que la réglementation entourant la restauration de rue à Portland interdise la mise en place « d'accessoires externes » aux camions, de nombreux restaurateurs agrémentent leur emplacement de chaises, de tables, de tabourets ou encore d'auvents. Les espaces ainsi créés, bien qu'ils enfreignent la réglementation, sont tolérés

tant et aussi longtemps qu'ils ne font pas l'objet de plaintes et qu'ils ne menacent pas la sécurité publique. Quant à ce qui a trait au cadre physique propice à une vie sociale vibrante, les auteures soulignent l'importance d'une série de facteurs propres à la morphologie et au cadre bâti du centre-ville de Portland :

« [...] short block size, a compact downtown with wide sidewalks and narrow streets, and plentiful small public spaces containing public seating and shelter from the elements all contribute to walkable, human-scale spaces conducive to eating, interacting, and engaging in public life. » (Newman et Burnett 2011, 246)

Bien que nombre des éléments mentionnés par ces auteures aient inspiré tant l'élaboration de notre méthodologie que notre analyse, il nous faut tout de même souligner que le cas montréalais diffère de celui de Portland sur deux aspects importants. Tout d'abord, l'implantation de la cuisine de rue – qui remonte à 1965 –, à Portland, s'est faite de façon progressive et organique. Ce n'est pas le cas à Montréal où ce retour est très encadré et réglementé, laissant peu de place à

la spontanéité ou aux écarts créatifs. Puis, au-delà de cet état d'esprit fort différent, les modalités d'occupation du sol, par les restaurateurs de rue, diffèrent fortement entre les deux villes.

À Portland, la majorité des camions sont regroupés, formant des grappes allant d'une dizaine à une quarantaine de camions (appelées *pods*). Ainsi, très peu de camions de cuisine de rue opèrent isolément. Puis, les camions, bien qu'ils doivent être mobiles, sont, dans les faits, stationnaires. Ils ne changent pas d'emplacement d'une journée à l'autre. Finalement, toujours en ce qui a trait à l'occupation du sol, la très large majorité des camions opère sur des terrains privés, le plus souvent sur des terrains de stationnement :

« Surface parking lots usually create dead space within a city and negatively impact walkability. However, parking lots in downtown Portland are zoned for retail use, providing spaces for food carts to be set up. The presence of street food prevents the parking lots from being dead space, as the edge space is used for commerce, contact, and socialisation. The parking lots that are home to food cart pods in downtown Por-

tlend remain functioning parking lots, with food carts on the outer edges. » (Newman et Burnett 2011, 239)

Ainsi, tant l'évolution, que le type de réglementation concernant les modalités d'occupation du sol, encadrant et façonnant la culture de la cuisine de rue, diffèrent grandement entre les villes de Portland et de Montréal. À ce titre, le cas de Los Angeles s'approche davantage du contexte montréalais.

Los Angeles

Publiée en 2013, et portant sur la ville reconnue pour être l'épicentre de la culture de la cuisine de rue, version 2.0, l'étude de Sheppard concluait que les *food trucks* ont la capacité d'activer l'espace public lorsque certains paramètres sont pris en compte et que certains éléments secondaires sont présents. Ces grands paramètres concernent, pour l'essentiel, des éléments contextuels de base permettant la présence même de camions dans ces espaces. Selon Sheppard, lorsqu'une combinaison appropriée d'éléments contextuels est prise en compte, la probabilité qu'un camion habite un espace avec succès augmente fortement. Cette première catégorie, re-

groupant les conditions minimalement nécessaires à l'activation de l'espace habité par les camions, comprend notamment :

- **Le type de zonage de l'environnement immédiat.** En effet, le zonage a un impact sur les heures et les jours propices à la présence d'un camion de restauration de rue. Par exemple, dans un secteur à prédominance résidentielle, les camions sont plus susceptibles d'activer l'espace les soirs et les fins de semaine tandis que, dans un secteur majoritairement composé de tours de bureaux, ils sont plus susceptibles de l'activer sur l'heure du midi, les jours de semaine. « Without the appropriate land use to provide a critical mass of potential customers, food trucks will not feasibly be able to locate in an area, and thus have no potential to activate underused space » (Sheppard 2013, 72).
- **La densité de population.** « Like land use, this element is essential as it contributes to generating a critical mass of potential customers for the food truck » (Sheppard 2013, 74).

- **Les caractéristiques sociodémographiques de la population environnante.** « The nature of the Twitter truck phenomenon is such that the truck generally target a very specific clientele : they are not meant to be appealing or accessible to everyone. This is a fact that, although perhaps not ideal or necessarily equitable, is important to note as a part of the reality of the Twitter truck trend » (Sheppard 2013, 76). Tout comme les deux facteurs précédents, cet élément influence la masse de clients potentiels et donc le potentiel d'activation de l'espace par les camions. En effet, deux zones commerciales, bien que toutes deux des nœuds de travailleurs, n'offrent pas nécessairement le même potentiel d'attraction et de rétention aux camions : « [...] people in the entertainment industry, for example, have a significantly more rushed lifestyle, and thus might pick up food from a truck on their way to work, but are far less likely to remain at a truck than a downtown office employee with an hour long lunch break » (Sheppard, *ibid*).
- **La facilité d'accès de l'emplacement,** peu importe le mode de transport, est aussi un facteur à prendre en

compte pour la réussite d'un site. « Again, this element is essential in ensuring that there is a critical mass of potential customers to support the truck. These potential customers need to be able to readily and easily access the site in order for the truck to be competitive with other dining options » (Sheppard 2013, 80).

Ainsi, selon Sheppard, la prise en compte de ces lignes directrices est essentielle pour que les camions puissent engendrer une vitalisation des espaces qu'ils occupent :

« The baseline set of elements determines what is needed to bring food trucks to a space and what allows the food truck to operate successfully. [...]

Though at their heart these baseline elements are used to determine the base economic feasibility, they certainly still contribute to the activation of space. [...]

A food truck can bring people to an area that they would not otherwise visit and activate the sidewalks by encouraging people to gather where they would not have otherwise. [...] overall, these are the ele-

ments that will help make a space a feasible possibility. » (Sheppard 2013, 68)

Si, selon Sheppard, ces éléments constituent une série de facteurs devant minimalement être pris en compte par les restaurateurs de rue, une deuxième série d'éléments doivent néanmoins être présents pour que ceux-ci activent vraiment le lieu qu'ils occupent. Ainsi, si les facteurs de base constituent le cadre permettant, dans un premier temps, de déterminer quel espace est propice à la présence d'un camion-restaurant, ce sont, toutefois, les aménités présentes sur les lieux qui encouragent les gens à rester sur place. Bien que ces éléments ne soient pas absolument nécessaires à la réussite économique des camions de cuisine de rues, ces aménités augmentent nettement les chances qu'un lieu devienne un espace de socialisation, un espace où la présence du camion catalyse la fonction sociale de la rue. De cette deuxième catégorie, nous n'avons détaillé que les plus importantes⁹ :

⁹ Cette catégorie comprenait aussi des éléments que nous n'avons pas jugés bon de présenter avec plus de détails étant donné leur rôle marginal : la disponibilité de poubelles à proximité (Sheppard 2013, 88); la proximité de toilettes publiques (*idem*, 92) et la proximité de parcs et plazas (*idem*, 100).

- La **quantité et le type de sièges disponibles**. Pour que les gens restent longtemps dans un espace, ils ont besoin d'endroits pour s'asseoir. « There are certainly food trucks that are successful and are successful activators that have little or no seating, but the majority of spaces in which food trucks have the greatest effect have some form of seating » (Sheppard 2013, 84).
- La **présence d'ombrage et de protection contre les éléments**. « The proportions of shade/sun present and its affect on how comfortable people are in a space certainly impacts how likely they are to remain in the space for any significant portion of time » (Sheppard 2013, 86).
- La **structuration de l'espace engendrée par la présence des camions-restaurants**. « In order for customers to feel comfortable staying/lingering in a space there must be a certain degree of protection from the outside/elements » (Sheppard 2013, 90). Par exemple, lorsque les camions sont disposés en cercle, l'espace intérieur ainsi créé devient une « destina-

tion », un espace enclos bien mieux défini que si les camions s'alignaient le long d'un stationnement. De même, lorsque les camions s'alignent le long d'une rue étroite, ils créent un espace confortable, de dimension humaine (Sheppard, *ibid*).

- Le **nombre de camions présents sur un même site**. « In order for optimal activation, there must be a critical mass of trucks » (Sheppard 2013, 94). L'atteinte de cette masse critique varie selon le site et une série d'autres éléments, mais, selon Sheppard, il est peu probable qu'un seul camion soit à même d'attirer suffisamment de gens et génère suffisamment d'activité pour activer l'espace. « Once a critical mass gathers, however, there are more people and thus more potential interaction. As William Whyte wrote, "the thing that most attracts people is other people" (Whyte, XX). This is certainly true in the case of food trucks » (Sheppard, *ibid*). Ainsi, bien que les restaurateurs entrent en compétition pour des clients potentiels, la présence de plusieurs camions est néanmoins avantageuse sur le plan économique. En effet, cela accroît le sentiment que le lieu est une « destination », un

« événement », ce qui attire les gens et les encourage à rester plus longtemps (Sheppard, *ibid*).

- **L'esthétique des camions.** L'une des caractéristiques de la cuisine de rue, version 2.0, est l'attention portée au design, à l'allure des camions. « [...] in the current food truck landscape, visual appeal can have a significant effect on a truck's popularity, which can then translate to its potential to activate spaces. According to Natasha Case of the Coolhaus truck, in order to keep people at your truck, it is important to have things for them to look at and be captivated by. The role of décor in influencing how long people stay in the space is natural » (Sheppard 2013, 96).
- **Le périmètre occupé par les restaurateurs de rue.** « Truck perimeter is a term that is used here to convey a sense of how much the food trucks themselves extend their reach beyond the boundaries of the truck itself. This serves as both an attracting mechanism and a retainer of customers once they are in the area » (Sheppard 2013, 98). Lorsque les restaurateurs de rue étendent le périmètre qu'ils occupent, autour du ca-

mion, ils augmentent, généralement, l'intensité de l'activation de cet espace. À titre d'exemple, un camion dont la devanture est largement ouverte sur la rue ou dont les employés discutent avec les clients, sur le trottoir, interagit avec son environnement de manière beaucoup plus riche. Cette façon d'habiter l'espace autour du camion favorise la venue de nouveaux clients et la rétention de ceux déjà présents (Sheppard, *ibid*).

Selon Sheppard, cette deuxième catégorie de facteurs permet d'expliquer l'ampleur des effets induits par les camions :

« The enhancing elements determine and affect how successful food trucks will be at activating a space beyond the level achieved solely by the truck's presence. In order for these elements to have any effect, the baseline elements must also be present. This set of elements determines the magnitude of the effect trucks have on a space after it has already been determined that a truck can feasibly locate there. These elements answer the question : In order for people to stay, to linger, or to socialize, what aspects must

exist? Or, what aspects are most likely to lead to this enhanced activation? » (Sheppard 2013, 68-69)

Mentionnons que, si l'étude de Sheppard nous a fortement inspirées, dans notre propre démarche, quant aux éléments morphologiques et du cadre bâti à prendre en compte, le cas montréalais et celui de Los Angeles diffèrent sur un point important : si, à Montréal, les camions de restauration de rue opèrent sur des sites désignés par les arrondissements, les *food trucks* de L.A., quant à eux, sont libres de choisir leurs emplacements pour autant qu'ils respectent le Code de la route de l'état et de la municipalité ainsi que la réglementation concernant le stationnement. En fait, la seule restriction notable, quant au choix des emplacements, est l'interdiction d'opérer à moins de 200 pieds de certains parcs et à proximité de l'océan Pacifique (Frommer et Gall 2012, 16-17).¹⁰

¹⁰ « The city of Los Angeles does not prohibit food truck from operating within a certain distance of brick-and-mortar restaurants. Likewise, the city does not restrict food trucks from operating in popular commercial areas [...] In addition to those state and municipal traffic laws, food truck may not park within 100 feet of an intersection. [...] according to the Southern California Mobile Food Vendors Association, the city of Los Angeles does not actively enforce its 100-foot restriction. [...] The city of Los Angeles permits food trucks

Finalement, une dernière recherche, menée à Austin au Texas, aborde de nouveaux points qui nous semblent être pertinents pour une meilleure compréhension du cas montréalais.

Austin

Cette étude, menée par Howell et publiée en 2011, aborde la question de la cuisine de rue davantage sous l'angle du développement économique et s'inspire particulièrement des thèses élaborées par Richard Florida dans *The Rise of the Creative Class* (2002). Howell considère que les *food trucks* jouent trois rôles fondamentaux dans le paysage urbain :

« They are *entrepreneurial start-ups, interim and mobile land uses, and cultural expressions*. In these roles, street food vending particularly impacts urban neighborhoods undergoing change. By occupying un-

to vend from metered public parking spots for the maximum amount of time listed on the meter. [...] The city of Los Angeles does not mandate that food trucks park and vend only at sidewalks of a certain minimum width; instead, it states that food trucks should not operate in a way that blocks the public right of way.» (Frommer et Gall 2012, 16-17)

derutilized lots, activating streetscapes, promoting commercial activity and disseminating culture, mobile food vendors represent an innovative and low cost revitalization tool.» (Howell 2011, v. Nous soulignons.)

Ainsi, pour Howell, dans un contexte où les villes compétitionnent entre elles pour attirer employeurs, travailleurs et résidents, la cuisine de rue – de par sa nature de microentreprise locale; par sa capacité à générer de la vie urbaine, mais aussi de par son caractère culturel – dispose d’atouts qui peuvent lui permettre d’entretenir des relations qui résonnent bien au-delà de la petite taille des camions : « The scale and mobility of food vendors enables them to spread out and capitalize on opportunities and spaces that larger economic development projects are incapable of » (Howell 2011, 15). Selon Howell, ce potentiel attractif est particulièrement intéressant pour les villes de petite taille qui peuvent trouver dans la culture du *street food* une niche durable, sur la scène mondiale, en offrant une aménité distincte, « something that originates from a “cultural community,” with history, traditions and shared identities » (Howell 2011, 20).

Bien qu’Howell développe des thèses intéressantes, notamment sur l’importance des petites entreprises locales pour la santé économique d’une ville (Howell 2011, 2 et 54) ou encore la notion de la cuisine de rue comme étant l’expression d’un « art mineur » ayant la capacité de s’exprimer en des lieux que la « haute culture » ne rejoint pas (Howell 2011, 38), il ne traite pas exhaustivement de la synergie entre contexte physique et dynamiques de socialisation. Néanmoins, à travers les entrevues qu’il a menées avec des restaurateurs de rue et des propriétaires de sites, il devient rapidement clair que ceux-ci reconnaissent l’importance de l’aménagement des sites dans le succès de la scène culinaire de rue à Austin :

« [...] trailer park owner Mike Rypca, discusses his design intentions. “We obviously didn't want it to look like a shantytown. Having communal space was the only way to tie everything together the way we wanted.” Food trucks in Austin commonly make an effort to create pleasant and comfortable environs adjacent to their trailers, even if that is as simple as plastic chairs, used picnic tables, secondhand lawn furniture and Christmas lights. » (Howell 2011, 94)

Ainsi, comme dans les cas de Portland et de Los Angeles, le même type d'aménités est identifié comme jouant un rôle dans la qualité de l'espace ainsi créé et partant de là, dans la capacité des camions-restaurants à générer des interactions et de la vitalisation. Finalement, soulignons que, si les modalités d'utilisation du sol à Austin sont similaires à ce qui se fait à Portland, Austin représente néanmoins un cas distinct.

En effet, si, à Austin, tout comme à Portland, les camions sont regroupés en *pods* semi-permanents, sur des terrains privés, les grappes s'y enracinent majoritairement sur des terrains en friche plutôt que sur des stationnements :

« In Austin, pods are the organic outgrowth of real estate market dynamics, low neighborhood densities, opportunistic developers, tolerant zoning and collaborative food vendors. Simply described, food truck pods are groupings of food trucks containing between two and nine vendors operating in close proximity to each other on typically underutilized pieces of land (vacant, parking, and infill lots). In most cases, the trucks share community amenities (porta-potties, seating and tables, shading devices, etc) and some ser-

vices (trash removal, security, lighting, water, wireless internet connection). » (Howell 2011, 93)

En fait, ce qui distingue nettement le cas d'Austin est la façon dont certains propriétaires de terrains en friche et en attente d'être développés utilisent la cuisine de rue comme source de revenus temporaires. Pour illustrer cette dynamique, Howell présente, entre autres, le cas suivant :

« The owner, Richard Kooris, bought the property in May 2007 at the height of the economy with plans to build a mixed-use, mid-rise development until the mortgage crisis occurred and acquiring financing became "impossible," as he says. The East Side Drive In land, like most food truck clusters, [*sic*] located on private property in a development limbo between a futur "higher and best use" and a current state in which more intensive forms of development are infeasible. During costly and uncertain periods in which more intensive forms of development are not feasible, for property owners, food trailer clusters represent a *rapid, low-cost and interim revenue generation solution*

to pay the property's significant holding costs. » (Howell 2011, 98. Nous soulignons.)

Ainsi, dans le court terme, ce type d'arrangement permet à des propriétaires fonciers de générer des revenus minimaux. Ceci étant, cela permet aussi de vitaliser un espace – rapidement et de façon peu coûteuse – qui, autrement, serait en friche, morne et sans intérêt. Mais peut-être plus encore, cela permet, dans le long terme, de favoriser des développements immobiliers de qualité, mieux ancrés dans la réalité de leur quartier d'accueil. En effet, la dynamique particulière qui se déploie à Austin favoriserait une logique de revitalisation et de vitalisation beaucoup plus large, en terme d'échelle, que ce qui peut être observé à Montréal, à Portland ou à Los Angeles.

« Food truck pods give developers valuable time to conceive of and develop context-appropriate projects as Richard Kooris explains.

“The fact that it's an interim use allows me as a futur developer of the site, to not make hasty decisions in terms of what to build and how to go about it. [...] Development then does not become a hastily compo-

sed emergency situation of getting out from under land holding costs. This is particularly pertinent in this economic climate.”

Time is costly to developers. [...] Therefore, additional cost-free development time may contribute to more context-based and sustainable development outcomes. For vacant lots in the meantime, while financing or neighborhood indicators make for an unsuitable development environment, food trucks activate neighborhood streets and commercial activity.» (Howell 2011, 109)

Si ce type d'arrangement ingénieux est loin de la réalité montréalaise, le cas d'Austin, tout comme ceux de Portland et de Los Angeles, mettent néanmoins tous de l'avant une série de facteurs communs dans la réussite, tant de la culture du *street food* que dans la vitalisation qu'elle engendre :

- Le **type de réglementation adoptée** (et sa **flexibilité**), particulièrement en ce qui a trait aux *modalités d'occupation du sol* et du *mobilier* mis en place par les restaurateurs de rue, a un impact majeur sur le potentiel de vitalisation des camions. Dans les trois

études de cas que nous venons d'aborder, la disponibilité, à proximité des camions de cuisine de rue, de mobilier est un facteur déterminant dans la rétention des gens sur place et donc sur l'intensité de la vitalisation des lieux. À ce titre, le cas de Portland est particulièrement intéressant : considérant que les sites qui accueillent des *food trucks* ne disposent pas de mobilier urbain à proximité et bien que cela soit interdit dans la réglementation, les autorités municipales tolèrent la mise en place de mobilier par les restaurateurs de rue. Ce type d'arrangement permet ainsi de créer des lieux aménagés et vibrants de vie à de très faibles coûts pour la ville. Puis, en ce qui concerne les modalités d'occupation du sol, les cas de Portland et d'Austin sont particulièrement intéressants : en permettant que des restaurateurs de rue occupent des espaces comme des stationnements et des terrains en friche, souvent en plein cœur de la ville, cela donne non seulement accès à des espaces intéressants pour les restaurateurs, mais cela permet aussi de transformer des espaces mornes en des lieux aménagés, habités et vivants, encore une fois, à très faibles

coûts pour la municipalité. Ainsi, une **certaine flexibilité** et une **certaine audace** quant à la façon dont les autorités concernées permettent aux restaurateurs de rue d'habiter les espaces interstitiels de la ville semblent être l'un des facteurs importants dans la réussite de la cuisine de rue.

- Les **caractéristiques physiques**, le *cadre bâti*, la *morphologie* des lieux occupés par les camions sont déterminants quant à la concrétisation du potentiel de vitalisation des camions de restauration de rue. Comme le montre, notamment, le travail de Sheppard, l'*échelle du lieu*, sa *structuration*, sa *connectivité* sont des facteurs importants. L'étude de Newman et Burnett souligne aussi toute une série d'éléments morphologiques et bâtis favorisant le potentiel de vitalisation de la restauration de rue : des *îlots*¹¹ *courts*; de *larges trottoirs*; des *rues étroites*; la présence d'une *diversité d'espaces publics de petite taille* disposant d'un *mobilier urbain de qualité* et de *zones d'ombre*;

¹¹ Un îlot est un ensemble de parcelles (un groupe de maisons, d'immeubles) limité par des voies, des rues. (Allain 2004, 96)

une certaine *densité de population*; un environnement à *échelle humaine* et un *haut niveau de « marchabilité »* sont tous des facteurs qui favorisent le potentiel de vitalisation de la cuisine de rue en ce qu'ils favorisent la présence de piétons, d'achalandage au niveau de la rue.

- Finalement, le **type de zonage de l'environnement immédiat** (résidentiel; commercial; mixte; etc.); la **densité** (le lieu dispose-t-il d'une masse critique de clients potentiels?) et les **caractéristiques socioéconomiques** ainsi que **démographiques** de la population à proximité (revenu moyen; âge moyen; type de bassins d'emplois dans le secteur à proximité; etc.) jouent un rôle déterminant dans la capacité qu'ont les camions-restaurants de vitaliser les espaces qu'ils occupent. Ces **facteurs contextuels** déterminent, pour une large part, si un site est propice à la réussite économique d'un camion-restaurant. En l'absence, à la base, de cette possibilité même il devient impossible d'espérer vitaliser cet espace. De plus, comme le souligne Sheppard, ces caractéristiques sont aussi de bonnes lignes directrices quant aux heures et aux jours

d'opération les plus propices à la présence d'un *food truck* dans un lieu donné.

Et, comme le démontre bien la recherche menée par Howell, les deux derniers ensembles de caractéristiques sont intimement liés :

« Like with any restaurant or retail establishment, *success, location and market demographics* are intertwined. Kooris observes, “this pod of vendors is successful because they chose the right location. If you don't have a lot of pedestrian traffic you need a lot of short-trip car traffic and an easy place for them to park. If they're not walking by or driving by, they won't see it or stop.” [...] Kooris offers a more detailed outline of the neighborhood characteristics that drive pod success at the East Side Drive In.

“This is a great location because it has a lot of slow speed urban traffic. It has a great amount of pedestrian traffic. There are neighborhoods on either side. There are 250 people that work in these buildings next door every weekday. There's club traffic Thursday through Sunday that is walking on the street after

hours. So the pod has a bunch of audiences to draw from.”

The mix of daytime employees, late night bar revelers and full-time residents provide food trucks on East 6th street diverse customers demographics and a broad range of customers hours. Having this kind of diversity of audience, gives trailers a more consistent flow of business over the course of the day versus a location in downtown, that might witness a spike at lunch but relatively little business in the evening.» (Howell 2011, 95-96. Nous soulignons.)

En fait, bien avant l'apparition du « Twitter truck », ce potentiel d'activation de l'espace public par la cuisine de rue, sa capacité à être un catalyseur d'interactions sociales, avait déjà été mis en évidence par William H. Whyte.

Le potentiel de la cuisine de rue dans la vitalisation des espaces interstitiels de la ville : une perspective théorique

En effet, dès les années 1980, William H. Whyte constatait, dans son désormais classique *Social Life of Small Urban*

Spaces : « If you want to seed a place with activity, put out food » (Whyte 1980, 50). Ce constat repose, en large part, sur ce que Whyte nomme l'effet de triangulation : « By this I mean that process by which some external stimulus provides a linkage between people and prompts strangers to talk to each other as though they were not » (Whyte 1980, 94). Le fait de partager un élément commun, dans un espace commun, rend soudainement possibles des interactions qui, sans la présence de cet élément tiers, seraient, pour le moins, incongrues dans un contexte de civilité urbaine où il est mal venu d'aborder de purs étrangers sans raison.

Ceci étant, si un effet de triangulation peut émerger à partir d'une diversité d'éléments tiers, certains éléments sont des catalyseurs plus puissants que d'autres. À ce titre, les camions de cuisine de rue revêtent une potentialité particulièrement intéressante. En effet, au-delà de la simple présence de l'objet « camion » dans l'espace et donc, de son attractivité première, c'est la nourriture qui soutient la puissance de l'effet de triangulation engendré par la cuisine de rue.

Whyte consacre, en fait, un chapitre entier à la question de la nourriture de rue où il écrit :

« Food attracts people who attract more people. [...] From the street it sometimes looks like a great big party, and if the line of people for the snackbar gets long, the sight will induce passerby to join. Food, to repeat, draws people, and they draw more people. »
(Whyte 1980, 52 et 53)

De même, dans un chapitre subséquent, parlant de ce qu'il qualifie de « l'une des meilleures intersections de New York » – en terme de vie sociale –, il écrit, « This corner has all of the basics : sitting space, a food vendor, and a heavy pedestrian flow, the middle of which is a favorite place for conversations » (Whyte 1980, 55). Or, si l'attractivité indéniable de la nourriture est corroborée par les observations de Whyte ainsi que par les observations de Newman, Burnett, Sheppard et Howell, l'explication de cette attractivité – qui semble universelle – n'est explorée par aucun de ces chercheurs. Pourtant, depuis, notamment, certains travaux de Georg Simmel, datant de 1910, cette indéniable attractivité de la nourriture, mais surtout son caractère hautement social a trouvé une partie de son explication dans la notion de commensalité.

La puissance de la commensalité

Partager un repas, l'acte de manger ensemble, constitue l'une des manifestations les plus saillantes de la sociabilité de l'*Homo sapiens*, tout en étant l'une des plus banales. En effet,

« [o]ne of the most striking manifestations of human sociality is commensality : *humans tend to eat together* or, to put it more exactly, to eat in groups. Commensality, in its literal sense, means eating at the same table (*mensa*). A wider, simple definition propose that “commensality is eating with other people” (Sobal and Nelson, 2003). » (Fischler 2011, 529. Nous soulignons.)

Se nourrir relève, évidemment, d'une fonction biologique primaire, mais se nourrir constitue aussi une fonction sociale primaire (Fischler 2011). À un niveau purement biologique, l'acte de manger est indubitablement individuel. Georg Simmel, dans *Sociology of the meal*, écrivait à ce propos :

« What I think I can communicate to others; what I see, I can let them see, what I say can be heard by

hundreds of others – but what a single individual eats can under no circumstances be eaten by another.» (Simmel 1997 (1910), 130 cité par Fischler 2011, 531)

Or, le fait de manger en commun, de partager un repas, transforme profondément l'acte individuel de se nourrir.

« It turns “the exclusive selfishness of eating” into “a habit of being gathered together such as is seldom attainable on occasions of a higher and intellectual order. Persons who in no way share any special interest can gather together at the common meal... There lies the immeasurable sociological significance of the meal” (Simmel 1997 (1910), 130). » (Fischler 2011, 531)

La commensalité transforme ainsi un acte hautement individuel, voire égocentriste, en une expérience commune, partagée, en socialisation.

Si l'importance, littéralement vitale, de l'acte de manger, de se nourrir, est, d'un point de vue biologique, partagé par

l'ensemble des organismes vivants, les êtres humains doublent cette importance d'une dimension symbolique¹² :

« In apparently all cultures, eating the same food is equated with producing the same flesh and blood, thus making commensals more alike and bringing them closer to each other. The perception that “you are what you eat” seems universal. It holds that, when absorbing a food, a subject absorbs at the same time salient features of the food (Fischler, 1988; Murcott, 1986; Rozin, Millman and Nemeroff, 1986). If eating a food makes one become more like that food, then those sharing the same food become more like each other. » (Fischler 2011, 533)

La commensalité crée donc du lien. Cette épaisseur symbolique – « vous êtes ce que vous mangez » – n'est possible que

¹² De nombreux auteurs canoniques en anthropologie et en sociologie – dont Émile Durkheim (*Les règles de la méthode sociologique*, 1894), Marcel Mauss (*Essai sur le don*, 1925) ou William Robertson Smith (*Religion of the Semites*, 1889) – ont traité de la dimension symbolique de la commensalité. Ceci étant, ces auteurs ont surtout abordé le phénomène sous ses aspects religieux ou cérémoniels. Or, dans le cas qui nous occupe, ce ne sont pas ces occurrences exceptionnelles, liées au sacré, qui nous intéressent, mais bien plutôt la dimension immatérielle présente dans l'acte banal et quotidien de manger avec d'autres.

parce que les êtres humains sont omnivores. En effet, si, à l'instar d'autres animaux, nous étions monophages ou sténophages, la dimension culturelle et symbolique de l'alimentation n'aurait aucune assise. Les cultures culinaires, les gastronomies,¹³ les multiples grammaires culinaires ou encore les « fonds de cuisine »,¹⁴ s'inscrivant tous dans des contextes écoculturels, ne sont possibles que parce que nous sommes omnivores. Dès lors, « because we are omnivores, incorporation is an act laden with meaning » (Fischler 1988, 277). Bref, chez les êtres humains, la cuisine ne fait pas que rassasier, elle « nourrit » et, ce, tant à un niveau collectif qu'individuel :

¹³ « [...] systèmes normatifs et [...] contrôles sociaux qui régissent traditionnellement les pratiques et les représentations alimentaires (au sens étymologique : les *gastro-nomies*) » (Fischler 1979, 191).

¹⁴ « Les contraintes socioculturelles sont puissantes et complexes : les grammaires culinaires, les principes d'association et d'exclusion entre tel et tel aliment, les prescriptions et les interdictions traditionnelles et/ou religieuses, les rites de la table et de la cuisine structurent l'alimentation quotidienne. L'usage des aliments, l'ordre, la composition et l'heure des repas sont précisément codifiés. Un certain nombre de « marqueurs » gustatifs affirment l'identité alimentaire, scellent très vigoureusement l'appartenance culinaire au terroir local, en particulier l'usage exclusif d'une graisse de cuisson spécifique : les historiens ont montré la grande stabilité et la rigidité de ce qu'ils ont nommé les « fonds de cuisine » : huile d'olive dans le Midi méditerranéen, saindoux ou beurre dans l'Ouest, etc. (Febvre, 1938) » (Fischler 1979, 198)

« Food is central to our sense of identity. The way any given human group eats helps it assert its diversity, hierarchy and organisation, but also, at the same time, both its oneness and the otherness of whoever eats differently. Food is also central to individual identity, in that any given human individual is constructed, biologically, psychologically and socially by the food he/she choses to incorporate. » (Fischler 1988, 275)

Ainsi, de notre condition d'omnivores émerge notre grande liberté quant à ce que nous désirons manger. Et, c'est particulièrement à ce niveau que les camions de cuisine de rue sont des vecteurs de triangulation aussi efficaces. Les individus qui s'arrêtent à un camion de cuisine de rue ne sont pas issus de cercles sociaux préexistants – contrairement à un repas formel –, mais sont bien plutôt des étrangers ayant choisi de manger la même nourriture dans un même espace. Dès lors, comme le souligne le sociologue de l'alimentation Jean-Pierre Corbeau :

[...] dans la file d'attente, on crée des complicités. Parce qu'on est venu devant la même enseigne, il y a un non-dit qui fait qu'on est dans une forme d'entre

soi. Dans l'attente du mets se créent des sociabilités intermittentes, perçues comme éphémères et non contraignantes, et qui font plaisir en même temps. (Corbeau cité dans Félix 2013)

Et, il semblerait que cette socialisation éphémère et non contraignante, cette soudaine complicité passagère, joue un rôle mésestimé dans le quotidien des citadins.

L'incontournable spatialité de la commensalité

Manger dans la rue, partager virtuellement un repas avec des étrangers maintient toute la puissance symbolique de la commensalité tout en suspendant les aspects plus formels de l'étiquette de la table. Ni rectangulaire ni ronde, la table physique disparaît et se dissout dans l'espace. Dans le cas de la cuisine de rue, cet espace physique n'est pas délimité par la forme de la table, mais bien plutôt par la répartition des commensaux dans l'espace urbain qui se transforme alors, de par son utilisation, en salle à manger à ciel ouvert.

En l'absence de l'espace physique de la table ainsi que du contexte du repas formel, où les convives se doivent

d'interagir, selon les règles de la bienséance, manger dans la rue favorise un type de socialisation fort différent. Manger dans la rue permet, en quelque sorte, de manger seul avec d'autres. À la proximité physique et sociale de la table se substitue une proximité potentielle dans la distance. Cette proximité dans la distance, propre à la civilité urbaine, rend possible des interactions plus poussées, mais ne les obligent en aucun cas. L'espace de sociabilité ainsi délimité par la répartition des commensaux dans l'espace fait apparaître un type d'espace interactionnel que Jean Remy qualifie de « paradoxe de l'inconséquence » :

[...] des lieux peuvent être d'autant plus importants que les rencontres qui s'y déroulent sont sans conséquence sur les grands enjeux de la vie sociale. [...]

Ces espaces sont d'autant plus opérants qu'ils ne sont pas fonctionnellement désignés pour la rencontre, ni spatialement désinsérés des cheminements quotidiens. (Remy 1990, 99 et 101)

Ainsi, le type d'espace occupé par les camions de cuisine de rue est, paradoxalement, propice à la socialisation, car il n'est pas fonctionnellement destiné à être un lieu de socialisation.

Ces espaces interstitiels ont l'avantage d'être des espaces banals que l'on fréquente au quotidien. Ce sont des espaces qui ne comportent pas de barrière à l'entrée, qui sont ouverts, publics. Ce sont des espaces perméables dans lesquels on peut entrer et sortir sans contraintes. Paradoxalement, ils sont ainsi propices à la socialisation précisément parce qu'ils ne contraignent pas les individus à socialiser.

L'importance de la socialisation superficielle et éphémère

Des travaux en psychologie et en sociologie ont montré que si les liens familiaux et les liens professionnels – qui sont des relations de proximité émotives et donc des liens qui portent à conséquence – peuvent être lourds, les liens légers et « sans incidence » que nous entretenons quotidiennement avec les étrangers qui constituent la ville, sont, quant à eux, essentiels à notre sentiment de sécurité (Jacobs (1961) 1992), de confiance en l'Autre (Remy 1990; Oldenburg 1996; Watson 2009; Gehl 2012), de bien-être et, au final, à notre qualité de vie (Thoits 2003; Fingerman 2009). Des recherches de la sociologue Peggy Thoits, par exemple, ont, entre autres, montré que

« women's "obligatory" roles as spouses, parents, or employees tended to demand lots of time and energy and were more likely to translate into what she called "role strain." That wasn't the case with light, voluntary roles in life, which were unambiguously associated with well-being. » (Thoits cité dans Montgomery 2014, 128)

Ainsi, si les relations de proximité émotive et physique que nous entretenons avec les membres de notre famille ou avec nos amis sont profondes et habituellement satisfaisantes, elles peuvent devenir épuisantes. Les relations légères et superficielles que nous entretenons avec de vagues connaissances ou des inconnus de passage agissent, quant à elles, positivement sur notre psyché justement parce qu'elles sont légères et sans conséquence. Bref, parce que rien n'est attendu de nous en échange, parce qu'elles sont gratuites, parce qu'elles se forment simplement pour le plaisir de la chose et volontairement, ce type de relations légères et superficielles nous font du bien (Montgomery 2014, 134-135).

Dès lors, l'un des rôles importants que peut jouer la cuisine de rue est de permettre et même de favoriser ces interactions

légères, éphémères et sans incidence. En effet, sans catalyseur, ces interactions, aussi bénéfiques soient-elles, n'ont que peu de chance de se matérialiser. Cette socialisation non contraignante, lorsqu'elle perdure dans le temps, engendre ce que nous entendons par vitalisation. Une certaine durée est nécessaire pour qu'un espace interstitiel soit vitalisé. Sans cette inscription dans le temps, nous restons dans une logique de transit, dans une logique de « aussitôt commandé, aussitôt repartie » qui relève davantage de la dynamique de la commande à l'auto que d'une réelle appropriation de l'espace par des commensaux.

Au demeurant, si une présence minimale d'êtres humains, au niveau de la rue, est une première condition indispensable, comme nous l'avons vue précédemment, dans les études de cas réalisées aux États-Unis, cela n'est pas une condition suffisante à une réelle vitalisation de l'espace. En effet, comme le souligne, Jan Gehl :

[...] un grand nombre de personnes dont le passage est éphémère ne contribue pas à la vitalité d'un lieu. Rendre l'espace urbain propice aux déplacements à pied et en vélo est un bon point de départ, mais ne suf-

fit pas. Il faut aussi que les citadins aient le goût de s'y asseoir et d'y passer de longs moments. [...] Les passants s'arrêteront si les lieux sont beaux, féconds et agréables. Au fond, une ville où il fait bon vivre est un peu comme une fête réussie : on y reste parce qu'on s'y plaît. (Gehl 2012, 159)

Ce sont, essentiellement – si l'on exclut les aléas de la météo –, les qualités physiques et sensorielles d'un espace interstitiel qui jouent sur le temps qu'on y passe.

Depuis la parution de *The Death and Life of Great American Cities* (1961) de Jane Jacobs, de nombreux travaux en études urbaines ont confirmé que la qualité de l'espace urbain, de sa morphologie et de son design avait une influence sur l'intensité et la nature de la vie urbaine se déployant entre les immeubles.¹⁵ Les études de cas que nous avons abordées pré-

¹⁵ Parmi ce corpus, nous ne citerons que quelques œuvres majeurs : *Life Between Buildings* (1971) et *Cities for People* (2001) de Jan Gehl; *A Pattern Language* (1977) et *The Timeless Way of Building* (1979) de Christopher Alexander; *The Social Life of Small Urban Spaces* (1980) de William H. Whyte; *Livable Streets* (1981) de Donald Appleyard; *Sun, Wind and Comfort : A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas* (1984) de Peter Bosselmann; *Great Streets* (1993) d'Allan Jacobs

cédemment, ainsi que la présente recherche, comme nous le verrons aux chapitres 4 et 5, vont aussi dans ce sens.

En effet, la vie sociale entre les immeubles ne peut émerger que lorsque les citadins ralentissent jusqu'au point de s'arrêter. Et, au final, cette envie de rester dans un espace donné est fortement influencée par sa qualité.

Des *Homo sapiens* dans les espaces interstitiels de la ville : l'importance des dimensions sensorielle et psychologique

Répetons-le, constater qu'un lieu est vibrant de vie est aisé. Expliquer *pourquoi* il en est ainsi l'est beaucoup moins. La vie entre les immeubles change constamment au cours d'une journée, d'une semaine ou des saisons. De plus, l'âge, le statut socioéconomique, le sexe ou encore la culture influencent la façon dont les individus utilisent l'espace public. Ceci étant, les nombreuses études, dans ce champ, notamment celles menées par Jan Gehl, ont démontré une étonnante constance en ce qui à trait aux principes et facteurs généraux qui constituent un environnement bâti propice à la vie publique (Gehl 2011, 2). Au demeurant, faut-il vraiment s'en

étonner considérant que les êtres humains sont, biologiquement, partout les mêmes : mammifères marchant en ligne droite, à une vitesse moyenne de 5 km/h, et disposant de cinq sens, dont celui de la vue est, habituellement, le plus important (Gehl 2012, 44).

Comme nous l'avons déjà mentionné, les gens simplement en transit, même nombreux, n'engendrent pas, par leur passage éphémère, la vitalisation d'un site. C'est plutôt lorsque ce transit se transforme en présence prolongée qu'il y a vitalisation. Et c'est ici que la qualité, même minimale, d'un site fait toute la différence. Nous avons abordé, à travers les études de cas précédentes, une série de facteurs contribuant à la qualité d'un lieu – relevant du cadre bâti et de la morphologie de l'espace. En plus de ces facteurs physiques, certains facteurs sensoriels – souvent présents implicitement dans les recherches mentionnées précédemment – jouent aussi pour beaucoup dans le potentiel de vitalisation des sites.

Confort sonore

Pour être propice aux rencontres, une ville doit offrir de bonnes occasions de pratiquer trois activités humaines de base : regarder, écouter et parler. [...]

La possibilité d'écouter et de parler, qui fait partie des qualités les plus appréciables d'un espace urbain, a été progressivement reléguée au second plan à mesure que l'intensité du bruit de la circulation automobile augmentait dans les villes. Jadis tenue pour acquise, la possibilité d'y faire des rencontres et d'y avoir des conversations s'est considérablement amenuisée.

Marcher dans les rues congestionnées de Londres, de Tokyo ou de Bangkok après avoir sillonné les voies piétonnières de Venise permet de saisir toute l'ampleur de la hausse des niveaux de bruit qu'ont connue les villes et de prendre conscience de ce qui a été perdu dans ce processus. (Gehl 2012, 160, 163 et 164)

Ainsi, le niveau sonore d'un lieu a une influence sur le temps qu'on y passe. De même, le niveau sonore d'un lieu a un impact sur la richesse des interactions sociales qui peuvent s'y dérouler. Un espace interstitiel où il est impossible de tenir

confortablement une conversation a ainsi peu de chance d'être vitalisé.

Champ visuel

Si l'ambiance sonore a une influence sur notre appréciation du confort d'un lieu, le sens de la vue est, habituellement, encore plus déterminant dans notre appréciation :

Le caractère des façades, en particulier au rez-de-chaussée, a un impact déterminant sur la vitalité de l'espace urbain. [...] Dans une ville, l'espace et le champ de vision sont délimités par les façades. Celles-ci contribuent largement à la façon dont un lieu est perçu. De même que les murs d'une demeure abritent les activités qui s'y déroulent et donnent à ses occupants une sensation de bien-être, les façades d'une ville peuvent transmettre une impression d'organisation, de confort et de sécurité. (Gehl 2012, 87)

La qualité des façades s'évalue à une l'aune d'une multitude de détails, mais la distinction fondamentale réside en

l'opposition façade fermée/façade ouverte. De longs murs de briques, de béton ou des vitrines opaques, ayant peu de portes, voire aucune, constituent des façades fermées. À l'opposé, une suite de devantures étroites, comportant de nombreuses portes, des vitrines transparentes et de nombreux détails constituent des façades ouvertes. La qualité des façades détermine, pour une large part, notre perception de la qualité, de l'intérêt d'un lieu et a une influence sur le temps qu'on y passe. Les façades ouvertes « [...] donnent à l'espace urbain une échelle humaine adéquate là où celle-ci prend toute son importance : à proximité et à hauteur du regard » (Gehl 2012, 93).

Des multiples bienfaits de la végétation

La présence d'arbres, de végétaux et la qualité générale de l'aménagement paysager, dans les espaces interstitiels de la ville, recèlent des qualités qui vont bien au-delà de l'esthétique. D'une part, les arbres font de l'ombrage et rafraîchissent l'air, ce qui participe au confort microclimatique d'un espace (Gehl 2012, 191). D'autre part, ils contribuent à structurer l'espace, à lui donner une échelle humaine et ac-

cueillante (Gehl 2012, *ibid*). Mais peut-être plus encore, dans le cas qui nous occupe :

« [...] the last few decades have produced powerful evidence that simply being in, touching, or viewing nature makes people feel good. [...] Nature is not merely good for us. It brings out the good *in* us. [...] The “messier” and more diverse the landscape, the better. This inquiry into the aesthetic value of biological complexity has just begun, but such work suggests that sterile lawns and token trees might be hollow calories for the nature-craving brain. They are better than nothing, but they are not good enough. » (Montgomery 2014, 108, 111 et 114)

De nombreuses recherches récentes soulignent, en fait, que la végétation, en ville, ne devrait pas être considérée comme un luxe, comme un simple élément d'enjolivement ni, même, simplement comme une composante environnementale fondamentale de captation de carbone et de production d'oxygène (voir entre autres : Berman, Jonides et Kaplan 2008). Le contact quotidien avec des parcelles de nature riche

et complexe serait non seulement bénéfique pour les individus, mais favoriserait les interactions sociales positives :

« Just as rats and other laboratory animals housed in unfit environments undergo systemic break-downs in healthy, positive patterns of social functioning, so too do people. In greener settings – rooms, buildings, neighborhoods, and larger areas with more vegetation, we find that people are more generous and more desirous of connections with others; we find stronger neighborhood social ties and greater sense of community, more mutual trust and willingness to help others; and we find evidence of healthier social functioning in neighborhood common spaces – more (positive) social interaction in those spaces... In less green environments, we find higher rates of aggression, violence, violent crime, and property crime – even after controlling for income and other differences. We also find more evidence of loneliness and more individuals reporting inadequate social support. » (Kuo 2010, 4)

Ainsi, en plus de ses qualités esthétiques, de son rôle écologique et microclimatique, une flore riche et diversifiée favo-

riserait non seulement la fréquentation et la rétention, dans ces espaces interstitiels, mais y favoriserait aussi des interactions sociales positives.

Études sur la vie publique : l'incontournable spatialité de la socialisation

Les êtres humains sont des créatures éminemment façonnées par la culture, mais ce sont aussi des organismes éminemment matériels, dotés de corps et d'organes sensoriels. À ce titre, l'espace, dans son sens le plus concret, le lieu, la spatialité est indispensable à la socialisation. Il y a, en effet, une incontournable spatialité à la socialisation (Berdoulay, da Costa Gomes et Lolive 2004).

Pionnier des études s'intéressant à la fois à la structuration de l'espace et aux comportements humains s'y déroulant, les travaux de Gehl ont, entre autres, démontré, qu'au-delà des particularismes et de la diversité des contextes, les facteurs incitant les gens à utiliser les espaces entre les immeubles sont à peu près partout les mêmes. Ces facteurs comprennent notamment : un sentiment de sécurité; un espace de dimen-

sion convenable; un mobilier urbain de qualité et un environnement agréable à regarder (Gehl 2010, 33).

Ainsi, pour que les camions de cuisine de rue puissent être à même de favoriser la vitalisation d'un lieu, encore faut-il que la morphologie des lieux, son design, son cadre bâti le permettent. Il ne s'agit là que d'un potentiel. Une large part de la matérialisation de ce potentiel dépend, en fait, d'une série de caractéristiques – tant morphologiques que sensorielles – propres aux sites où les camions sont autorisés à opérer. De même, comme nous l'avons vu, le cadre réglementaire entourant la restauration de rue, joue aussi pour beaucoup dans le potentiel de vitalisation engendré par les *food trucks*.

Tout au long de cette recherche, nous nous situons donc dans la matérialité tant de la ville – le cadre bâti, la morphologie des lieux – que de l'être humain – considéré comme ayant un corps et cinq sens. De là, à l'intersection de l'espace physique et du corps physique, il y a la figure du piéton, c'est-à-dire celui qui va à pied dans les espaces interstitiels de la ville, qui appréhende son environnement à travers ses cinq sens, qui n'a, entre lui et le monde, que sa chair. Or, les camions de cuisine de rue s'adressent justement aux passants,

aux piétons. Ils font commerce dans la dimension et le temps propres aux piétons. Et c'est, notamment, en cela qu'ils sont des vecteurs de triangulation aussi efficace.

Dès lors que nous adoptons cette perspective du piéton, il devient évident que nombre des espaces interstitiels qui constituent la ville n'ont pas été pensés pour accueillir des bipèdes disposant d'un système sensoriel. L'expression « espace public » évoque, habituellement, des images de lieux comme des parcs, des places, des esplanades ou encore celle, mythique, de l'agora qui ont comme fonction principale d'accueillir les citoyens, d'être les lieux de l'agir communicationnel indispensables aux régimes démocratiques (Berdoulay, da Costa Gomes et Lolive 2004; Paquot 2008). Or, les espaces que nous avons étudiés n'avaient, bien souvent, de public que leur statut juridique. En effet, au sens juridique du terme – entendu comme une « catégorie d'espaces non détenus par des propriétaires privés » (Ghorra-Gobin 2001, 6) – ces espaces sont bien des espaces publics. Toutefois,

Les sciences sociales ont [...] dans l'ensemble convenu qu'un espace ne devenait public que lorsque des rapports sociaux spécifiques le constituaient comme

tel. Aussi un lieu ouvert à tous et donc commun à tous – comme l’indique son statut juridique – n’est susceptible d’accéder au rang de public qu’en fonction de ce qui s’y joue. Il ne deviendrait public que s’il autorise une vie publique où le jeu de relations sociales entre individus se dérouleraient indépendamment de la position sociale occupée par chacun d’entre eux. (Ghorra-Gobin 2001, 6)

Or, c’est notamment ce processus, ce passage, cette transformation, issue de l’usage, que nous désignons avec le terme « vitalisation ». C’est cette transformation des espaces interstitiels, passant de voirie publique, de lieu de transit à espace de socialisation, que nous avons étudiée. Le retour de commensaux, dans les espaces interstitiels de la ville, est ainsi signifiant en ce qu’il modifie les usages possibles de ces espaces, il (re)normalise une (ancienne) nouvelle fonction de l’espace public urbain.

[...] les contacts se limitant à l’observation et à l’écoute constituent le type d’activités sociales le plus répandu et celui que l’aménagement urbain influence le plus directement. Les facteurs incitatifs déterminent

largement si l’espace urbain est assez vivant pour offrir aux citoyens des occasions de se rencontrer. Cette question est importante, dans la mesure où ce sont ces contacts passifs qui rendent possibles les formes de communication plus approfondies. En observant et en écoutant autrui, on recueille de l’information sur les gens et sur la société en général. Il s’agit donc d’un point de départ. (Gehl 2012, 35)

Ces contacts passifs constituent donc une pierre d’assise à partir de laquelle les citoyens peuvent choisir de s’engager dans des interactions plus profondes. Dans le cas qui nous occupe, ce sont ces « interactions sans incidence », cette « socialisation éphémère » qui se déroulent dans les espaces interstitiels de la ville qui nous intéressent.

Ainsi, au-delà des particularismes culturels et individuels, les *Homo sapiens* réagissent tous similairement à certaines caractéristiques environnementales (Gehl 2012, chapitre 2, 3 et 4). L’aménagement d’un lieu, le cadre bâti, le design urbain influencent le type d’activités qui se déploie dans l’espace (Montgomery 1998; Mehta 2009; Gehl 2011). Si les comportements humains se déployant dans la sphère publique sont

quasi infinis, la littérature – notamment en études urbaines et en psychologie environnementale –, s'appuyant sur une quarantaine d'années de recherches, s'accorde pour dire que certaines caractéristiques, propres à l'environnement bâti, modifient la façon dont les êtres humains utilisent l'espace entre les immeubles (Mehta 2009). Notre revue de littérature sur ces questions nous a ainsi servi de guide quant aux facteurs environnementaux et sensoriels – échelle de l'espace; type de mobilier urbain; niveau sonore; niveau de couverture végétale; etc. – auxquels porter attention comme nous le verrons dans le chapitre suivant.

3. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

Les notions d'interactions sociales, de « vie se déroulant entre les immeubles » se trouvent au cœur de nos observations. Plus spécifiquement, nous nous sommes intéressées aux liens entre le cadre physique et les comportements qui prenaient place dans les espaces interstitiels où se situaient des camions-restaurants. Nous avons ainsi voulu voir comment différents types d'espace – selon leurs caractéristiques physiques et sensorielles –, hébergeant temporairement des *food trucks*, étaient à même, ou non, de retenir les gens sur place, d'y favoriser des interactions sociales et, dès lors, d'engendrer une vitalisation de l'espace.

L'étude de la vie publique en milieu urbain, l'analyse des interactions sociales sur la place publique, est assez simple : il s'agit d'observer directement à l'aide de technologies aussi rudimentaires que des crayons, du papier, un compte-personne mécanique et un appareil photo.

Choix des sites d'observation

Nos observations ont été réalisées dans deux arrondissements centraux de Montréal : l'arrondissement de Ville-Marie et l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. Ces deux arrondissements ont un quotidien et un cadre bâti type très différents. Le premier est le cœur économique, institutionnel et récréotouristique de Montréal tandis que le second est un arrondissement, pour l'essentiel, résidentiel.¹⁶ Ces deux arrondissements centraux de Montréal, au-delà de leurs caractéristiques sociodémographiques et économiques assez contrastées, revêtent aussi des différences notables en terme de paysage urbain et de cadre bâti. Ce contraste nous a donc permis d'avoir accès à une diversité de typologies d'espaces interstitiels à l'intérieur desquels nous avons pu étudier le degré de vie sociale engendré, ou non, par la présence de camions de restauration de rue.

Dès lors, comme nous voulions analyser l'impact des camions quant à leur capacité à vitaliser certains espaces publics, les sites retenus devaient nous permettre d'isoler ce potentiel. Nous avons ainsi tenté de cibler des sites minima-

¹⁶ Pour une description beaucoup plus détaillée des caractéristiques socio-économiques et morphologiques de ces arrondissements, veuillez vous référer à l'Annexe 1.

lement propices à la réussite des camions tout en intégrant une diversité de morphologies dans notre échantillonnage. Ainsi donc, les sites retenus devaient comporter un certain nombre de caractéristiques minimales.

Tout d'abord, les sites devaient être des espaces interstitiels aisément accessibles à pied. Cette première caractéristique a été la plus déterminante dans le choix des sites à l'étude. Il s'agit ici surtout d'une question d'échelle et de type de trame viaire. En effet, les espaces devaient être de petite taille et les immeubles rapprochés les uns des autres. De même, le type de trame viaire devait être minimalement accueillant pour les piétons soit, comprendre peu de voies carrossables et des trottoirs suffisamment larges – c'est-à-dire, minimalement, de deux mètres, mais idéalement de trois mètres de large. Dit autrement, nous avons tenté de retenir des sites à échelle humaine. « Scale is a combination of the ratio of building height to street width, relative distance, permeability and the sense of grandeur or intimacy of space » (Montgomery 1998, 106). L'échelle spécifiquement humaine tient également compte de la mobilité et de la perception sensorielle du corps humain (Gehl 2012, 44). Ceci étant, l'échelle des espaces

retenus a dû être appliquée en tenant compte du fait que le projet-pilote principal, ayant lieu dans l'arrondissement Ville-Marie, se situe majoritairement dans un cadre bâti constitué de grands volumes. Les espaces trop ouverts ou trop vastes, comme le site du parc du Mont-Royal ou de la place Émilie-Gamelin, par exemple, ont ainsi été exclus.

Puis, les sites retenus devaient à la fois être des espaces sous-utilisés tout en étant des sites disposant d'un achalandage minimal de piétons. Ainsi, les sites trop excentrés ou ayant des trottoirs peu fréquentés, comme les sites du parc Hector-Toe-Blake ou du parc Médéric-Martin, dans Ville-Marie, ou encore le parc Joseph-Paré, le site Angus ainsi que le site de la rue Dandurand, dans Rosemont, ont donc été exclus. En effet, l'intérêt premier de cette recherche consiste à évaluer la capacité qu'ont les camions à transformer un site de transit en un site habité, en un site temporairement investi. Nous ne cherchions pas à mesurer la capacité des camions de restauration de rue à attirer des gens sur un site, mais bien plutôt leur capacité à le vitaliser, c'est-à-dire leur capacité à retenir les gens sur les lieux, à les faire s'arrêter et rester sur place.

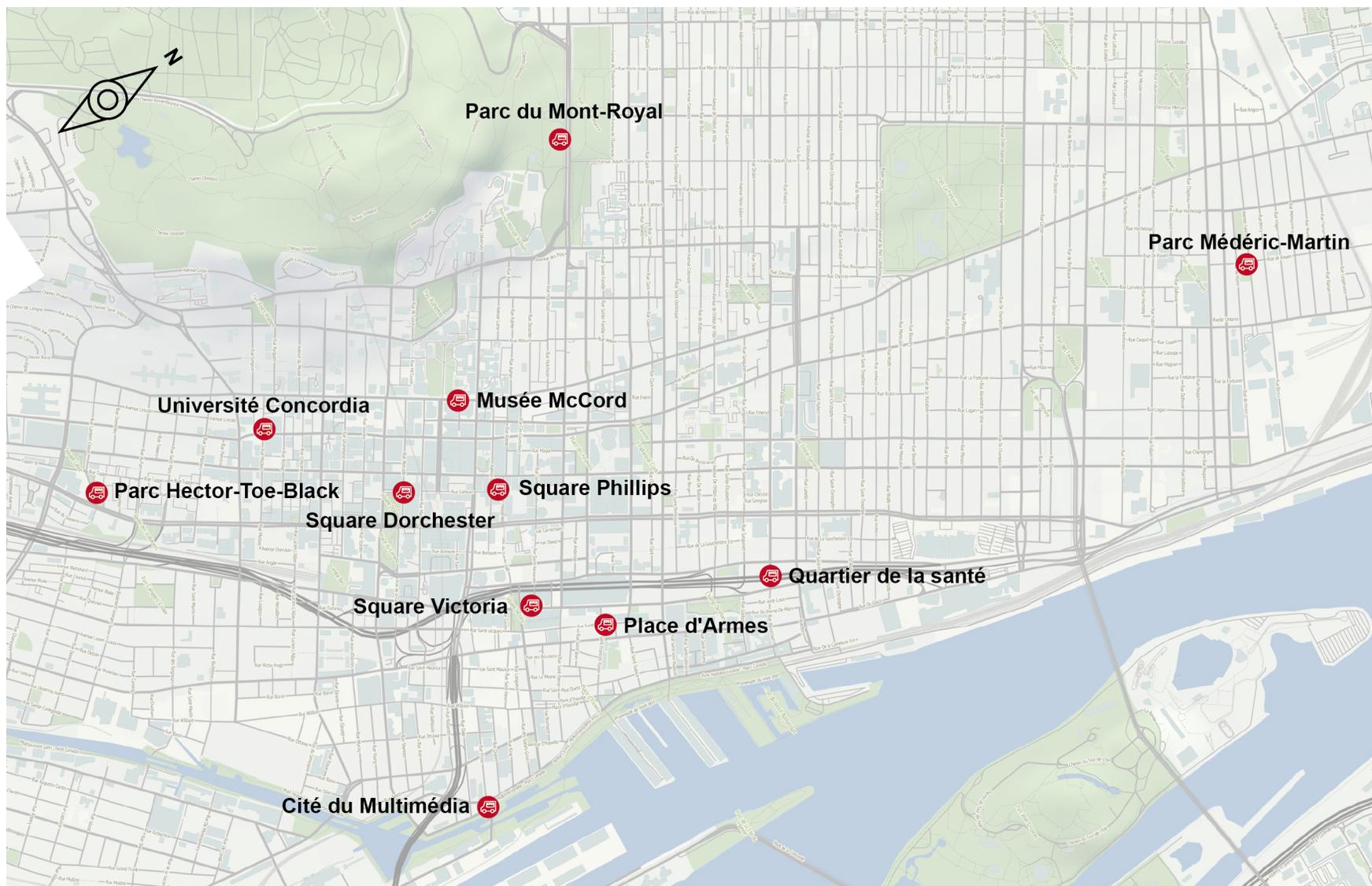


Figure 3.1 : Sites réguliers dans l'arrondissement Ville-Marie, saison 2014

Source : Maps.stamen.com. Modifié par Clémentine Communication.



Figure 3.2 : Sites dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, saison 2014

Source : Maps.stamen.com. Modifié par Clémentine Communication.

Ensuite, les sites ne devaient pas disposer d'aménités récréatives ou culturelles fortes en dehors de la présence du camion. À titre d'exemple, le site de la place d'Armes a été exclu, car, de par son caractère historique, il dispose déjà d'une certaine attractivité touristique. De même, le site Marconi-Alexandra, dans Rosemont, a été exclu à cause de la présence du bar Alexandraplatz qui est déjà un vecteur d'attractivité dans ce quadrilatère. Le site du square Phillips a, quant à lui, été exclu à cause de l'attractivité générée par le caractère marchand de la rue Sainte-Catherine.

Les sites devaient aussi être sous-utilisés tout en étant minimalement intéressants sur le plan de la qualité de l'environnement urbain et du cadre bâti. À titre d'exemple, le site du Quartier de la santé a été exclu, car il était sale et bruyant vu l'immédiate proximité des chantiers de construction du CHUM. Il aurait été inconséquent de s'attendre à ce que les gens souhaitent flâner et s'attabler au pied d'un chantier de construction, d'autant plus que le site se situe dans un corridor de vent. Ceci étant, précisons que nous n'évaluons pas le potentiel de vente d'un site, mais bien plutôt la capacité des camions à vitaliser certains espaces interstitiels. Aussi, si le site du Quartier de la santé pouvait difficilement être

vitalisé, au moment de notre étude, cela ne signifie pas que le site ne disposait pas d'un niveau de clientèle adéquat pour les camions. Cependant, la dynamique des cantines de chantier, c'est-à-dire une simple logique marchande où les gens s'arrêtent au camion, commandent et repartent, n'est pas l'objet de cette recherche.

Mentionnons, pour finir, qu'un des sites retenus, celui de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, est à l'extrême limite des critères que nous venons de mentionner. En effet, le site n'est pas facilement accessible à pied; se situe dans un espace vaste et ouvert; dispose déjà d'un vecteur d'attractivité fort et, sur le plan esthétique, ne dispose pas d'un environnement de qualité. Néanmoins, nous avons, tout de même, décidé de conserver ce cas limite. D'une part, pour bonifier la diversité morphologique des cas à l'étude. Puis, d'autre part, et surtout, pour étudier jusqu'où pouvait aller le potentiel des camions de restauration de rue quant à leur capacité à retenir des gens sur place.

Ainsi, au final, sept sites ont été retenus, cinq dans l'arrondissement Ville-Marie et deux dans l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie : le site de la Cité du Multimédia;

le site du musée McCord; le site du square Dorchester; le site du square Victoria; le site de l'université Concordia; le site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont; et le site Marmier. Pour tous les sites retenus, nous avons employé la même grille d'observation et la même méthodologie. Outre les objectifs immédiats de notre recherche, nous avons aussi tenté de garder en tête que nos résultats devaient à la fois être pertinents pour l'ARRQ, pour les restaurateurs de rue, mais aussi pour les divers intervenants, tant dans les arrondissements qu'à la ville centre, qui auront, dans le futur, la responsabilité de choisir les emplacements qui accueilleront des camions de cuisine de rue.

Grille d'observation et sa mise en œuvre

Nous inspirant des travaux de Jan Gehl (2011; 2012; 2013) et de William Whyte (1980), nous avons construit une grille d'observation structurée autour de quatre thématiques : les caractéristiques physiques du site; ses caractéristiques sensorielles; l'achalandage (mesure du nombre de passages de piétons et mesure de la présence d'individus stationnaires sur le

site) et les interactions sociales. Nous avons appliqué notre grille d'observation en deux temps.

Dans un premier temps, nous avons visité les sites, avant le début des projets-pilotes, afin d'avoir une référence neutre – sans la présence des camions – quant au niveau de vie sociale observable sur les sites. Soulignons toutefois que, pour des raisons de temps et de mauvaise météo, deux sites n'ont pu être observés sans la présence des camions : le site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et le site Marmier. Dans les deux cas, cela ne pose pas un problème majeur. Le site Marmier nous était déjà familier alors que la cuisine de rue n'avait pas fait son retour dans les rues de Montréal. Quant au site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, vu ses caractéristiques physiques et son emplacement dans la ville, il nous a, tout de même, été possible de raisonnablement spéculer quant au type de dynamique potentiellement présente sur les lieux en l'absence des camions. Dans tous les cas, lorsque nous discuterons de ces sites, nous indiquerons clairement qu'il ne nous a pas été possible de collecter des données en l'absence de camions.

Caractéristiques physiques

Ainsi, lors de ces sorties préliminaires, nous avons fait un inventaire de certaines caractéristiques physiques des lieux :

- Type de trame viaire :
rue étroite assurant une desserte locale; rue large, rue principale structurant un quartier; boulevard assurant une liaison, sur de plus longues distances, et assurant un maillage général dans la ville; artère urbaine assurant une fonction intermédiaire entre des voies rapides et le réseau local (Allain 2004, 88).
- Piste cyclable à proximité :
piste cyclable visible à partir du site à l'étude.
- Transport en commun à proximité :
transport en commun accessible à moins de sept minutes de marche.
- Bornes Bixi :
bornes de vélos en partage visibles à partir du site à l'étude.
- Supports à vélos :
supports pour vélos visibles à partir du site à l'étude.

- Niveau de verdure :
ratio « béton »/verdure; estimation visuelle de la proportion occupée par de la végétation et par des matériaux de revêtements sur le site à l'étude. Peut aussi se résumer au ratio « vert/gris », c'est-à-dire à l'impression générale qui se dégage du site à l'étude quant à ce qui domine le paysage : le béton ou la verdure.
- Quantité et disposition des poubelles sur le site à l'étude.
- Type et disposition, dans l'espace, du mobilier urbain et, plus particulièrement, de l'offre de sièges primaires (mobilier expressément conçu pour permettre aux gens de s'asseoir) et secondaires (toutes surfaces pouvant faire office de banc, sans égard à sa fonction première) sur le site à l'étude.
- Présence de points de repère visuels forts (statue; fontaine; etc.) sur le site à l'étude.
Type de bâtiments et esthétique générale des façades bordant le site à l'étude.

Caractéristiques sensorielles

Une attention particulière a aussi été apportée à certaines caractéristiques sensorielles des lieux. Ces caractéristiques sont déterminantes dans la perception du confort d'un lieu. Plus un lieu est perçu comme confortable, agréable et invitant et plus les individus auront tendance à y rester pour des périodes de temps prolongées (Gehl 2011; 2012; 2013) :

- Ombre/soleil :
confort, en terme de conditions microclimatiques, du site à l'étude, et, plus particulièrement, en ce qui a trait aux possibilités d'être confortablement à l'ombre ou au soleil selon la température ressentie et les préférences de chacun.
- Niveau de bruit :
Si nous ne disposons pas des moyens techniques pour mesurer le bruit ambiant, en décibels, nous avons tout de même pu évaluer le confort sonore des lieux étudiés à partir de notre capacité à tenir une conversation sans avoir à élever la voix (notamment dans le cas de conversations sur notre téléphone portable) ou encore

sans avoir à nous approcher davantage que convenable – c'est-à-dire à moins de 45 centimètres (Gehl 2012, 58) – d'un interlocuteur (notamment lors de nos entretiens avec les restaurateurs de rue).

- Densité perçue du trafic automobile : sentiment de sécurité perçue par rapport à la densité du flux automobile et facilité à traverser la rue, à proximité du site à l'étude, sans avoir à attendre longtemps ou à nous résoudre à des manœuvres dangereuses lorsque les temps d'attentes perçus étaient trop longs.
- Odeurs : confort olfactif perçu sur le site à l'étude.
- Corridor de vents : inconfort perçu lié à des bourrasques soudaines et récurrentes sur le site à l'étude faisant, par exemple, s'envoler nos papiers ou encore les contenants vides ou les serviettes de table post-consommation de la nourriture de rue.
- Niveau de propreté :

présence, ou absence, sur le site à l'étude, de nombreux déchets au sol ou encore de poubelles publiques débordant et répandant leur contenu au sol.

- Échelle perçue du site à l'étude :
« Scale is a combination of the ratio of building height to street width, relative distance, permeability and the sense of grandeur or intimacy of space » (Montgomery 1998, 106). Dans la présente étude, nous nous sommes attardées au sentiment de grandeur ou d'intimité perçu des sites à l'étude.

Lors de ces sorties préliminaires, nous avons aussi, à l'aide d'un compte-personne mécanique, effectué un décompte du nombre de passages de piétons, sur le site, pour une période de 15 minutes, pour une heure donnée :

« Counting [...], once an hour, provides a rather precise picture of the daily rhythm. City life has shown to be quite rhythmic and uniform from one day to the next, rather like a lung that breathes. Yesterday is very much like tomorrow. » (Gehl et Svarre 2013, 25)

D'une part, ce décompte de passages piétonniers nous donne une idée, bien que schématique, du niveau de fréquentation des sites sans la présence des camions. D'autre part, cela nous permet aussi d'évaluer rapidement et simplement l'impact, en terme de fréquentation, de la présence des camions de restauration de rue. Ceci étant, ce type de donnée ne suffit pas à avoir un portrait complet de l'impact des camions de restauration de rue quant à la vitalisation des sites qu'ils occupent. En effet, la vitalisation d'un lieu se mesure par la fréquentation, mais surtout par la durée :

« [...] on croit souvent que la vitalité d'un espace urbain repose sur le nombre de personnes qui l'occupent, mais la question n'est pas si simple. Au facteur quantitatif que représente l'affluence s'ajoute un autre facteur tout aussi déterminant : le temps passé dans l'espace urbain. Ce qu'un passant perçoit de la vie urbaine est fonction de son champ de vision social qui [...] est de 100 mètres.¹⁷ Le niveau

¹⁷ « Ces considérations sur la distance, les sens et la communication peuvent être résumées ainsi : si deux personnes sont éloignées de 100 à 25 mètres l'une de l'autre, bien peu de choses se passent; en deçà de 25 mètres, les détails et la communication deviennent de plus en

d'activité propre à ce champ de vision est déterminé par le nombre de personnes qui s'y trouvent (l'affluence) et par le temps que chacune d'elles y passe (la durée); on le détermine en calculant tout simplement le produit de ces deux variables. Ainsi, une foule compacte se déplaçant rapidement dans un espace donné contribue nettement moins à la vie urbaine qu'une poignée de gens s'y attardant longuement. » (Gehl 2012, 83)

Cette importante variable – la durée – était difficilement mesurable avec les moyens dont nous disposions. En effet, il nous eût été quasi impossible de mesurer le temps passé sur un site par chacun des individus présents. Nous avons donc contourné ce problème en utilisant un proxy : le rythme des

plus riches au fur et à mesure qu'elles se rapprochent; enfin, de 7 à 0 mètre, tous leurs sens peuvent être sollicités pour qu'elles perçoivent une infinité de détails et partagent les émotions les plus intenses. En contexte de planification urbaine, où les rapports entre les sens, la communication et les dimensions prennent une grande importance, on utilise la notion de champ de vision social. Celui-ci correspond à 100 mètres, distance à partir de laquelle on commence à discerner des personnes en mouvement.

À 25 mètres se trouve un autre seuil important, de deçà duquel on peut décoder les émotions et les expressions du visage. » (Gehl 2012, 47)

activités observées sur les lieux. Nous nous sommes, en effet, assuré de noter les activités relevant de deux rythmes précis : flânage et stationnarité. À l'aide d'une prise de notes exhaustive, nous avons ainsi pu dégager, pour chaque site, si la majorité des activités observées relevaient du transit ou de la stationnarité. Ces catégories très larges visant à évaluer le temps passé dans un lieu ont été affinées à l'aide du type d'activités observées (relevant de la nécessité ou récréatives). Ces catégories sont détaillées dans la section qui suit.

Interactions sociales

Puis, dans un deuxième temps, alors que la saison de la restauration de rue était en cours et que les camions étaient donc présents sur les sites, nous avons utilisé la même grille d'observation tout en bonifiant, lorsque nécessaire, les informations concernant les caractéristiques physiques et sensorielles des sites étudiés.

Cette deuxième série d'observations constitue le cœur de nos données quant aux dynamiques sociales observées sur les sites. Pour chaque site, nous avons effectué une description

systematique et exhaustive d'une série de comportements en lien avec l'espace où ils se déployaient :

- Qui :
homme; femme; enfant; étudiant; travailleur (type de travailleur selon des marqueurs d'apparence); sans-abris, etc.
- Combien :
décompte, à l'aide d'un compte-personne mécanique, du nombre de passages de piétons, pendant 15 minutes, pour une zone donnée, à une heure donnée; décompte du nombre de personnes consommant des produits des camions de restauration de rue.
- Où :
répartition, dans l'espace, des gens présents sur le site; zones à l'ombre/zones plein soleil; niveau d'utilisation du mobilier urbain; niveau d'utilisation de toutes autres surfaces pouvant faire office de banc; concentration d'individus dans l'espace/vide dans l'espace; points de rencontre récurrents.
- Quoi :

— Activités relevant de la nécessité (c'est-à-dire des activités qui doivent être effectuées, peu importe les conditions météorologiques ou les conditions physiques d'un lieu) : faire des courses; déplacements/transit/marche rapide et sans flânerie; livraison; travail; discussion entre des individus qui se connaissent; attendre que le feu de circulation passe au vert ou que la voie se libère; attendre debout ou assis; chercher quelque chose dans son sac ou ses poches; s'asseoir pour se reposer; fumer; promener un chien; etc.

— Activités optionnelles ou récréatives (c'est-à-dire les activités qui se multiplient avec le beau temps ou avec un environnement de qualité) : faire une marche; flâner; faire du lèche-vitrine; manger ou boire debout; regarder passer le temps et les gens; s'arrêter pour regarder de l'art public; prendre un bain de soleil; s'asseoir pour lire, pour manger tranquillement, pour discuter; faire une activité physique; s'étendre dans le gazon; etc.

— Interactions (socialisation) : entre des individus qui se connaissent; entre des étrangers qui font la file à un camion; entre des étrangers sur le site (ex. partager un banc ou une table); entre un individu et l'exploitant d'un camion; toute autre forme de socialisation fortuite ou éphémère. Précisons que la distinction entre « étrangers » et « gens qui se connaissent » n'est pas une science exacte. Ceci dit, nous disposons tout de même, avec les travaux sur les distances interpersonnelles de communication d'Edward T. Hall, et repris par Gehl, d'indicateurs généraux. Ainsi, dans *La dimension cachée*, Hall définit quatre seuils dont celui-ci : « La distance intime, qui va de 0 à 45 centimètres, est celle où de vives émotions peuvent être partagées. C'est la distance de l'amour, de la tendresse et du réconfort... » (Hall adapté par Gehl 2012, 58) Afin de distinguer les « étrangers » des « gens qui se connaissent », nous nous sommes donc inspiré des seuils définis par Hall, tout en les adaptant au contexte particulier où le mobilier urbain, lorsque bondé, pousse parfois des étrangers à des rapprochements plus intimes qu'en temps normal. En plus de la distance interper-

sonnelle de communication, nous nous sommes aussi attardé sur quelques marqueurs d'intimité pour distinguer entre « étrangers » et « connaissances » : présence ou absence de contacts physiques; contact soutenu et prolongé, ou non, du regard; langage corporel général (posture d'ouverture ou de fermeture).

- Espace/Temps :
rythme de marche des passants sur le site (rythme lent relativement aux autres passants; arrêts fréquents ou non; pas rapides; trajectoires rectilignes ou non); lieu de transit/lieu de rétention; impact du camion sur le flot et le rythme du passage piétonnier.

Soulignons que l'observation de ces comportements faisait aussi partie de notre première série d'observations alors que les camions n'étaient pas encore présents sur les sites à l'étude. Ceci étant, comme nous le verrons au chapitre suivant, la quantité, la diversité et la richesse des comportements observés, avant et lors, de la présence de *food trucks* diffèrent grandement.

Posture de l'observatrice : « épuiser le lieu »

Outre la collecte systématique de ces données, notre démarche d'observation et de prise de notes, sur le terrain, a aussi été influencée par deux œuvres de Georges Perec, *Espaces d'espaces* (1974) et *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* (1975). S'il ne s'agit pas là de méthodologie ou de démarche scientifique, à proprement parler, ces œuvres de Perec, sur la notion d'espace, nous invitent plutôt à un état d'esprit ou à une posture holistique quant à la profondeur du banal se déployant dans l'espace familier de la ville. Ainsi, nous inspirant de la posture de Perec, nous nous sommes inscrites dans le temps lent nécessaire à l'observation de la banalité de la vie qui se déploie dans l'espace et avons tenté d'« épuiser » les lieux que nous avons observés.

L'essentiel de la vie se déployant entre les immeubles se situe toujours entre le dérisoire et le profond. Échanger des salutations ou quelques politesses, échanger quelques mots ou converser longuement, mais surtout participer à l'activité sociale la plus répandue dans l'espace public : entrer en contact, passivement, avec les autres simplement en les regardant ou en les écoutant. En s'attardant aux détails, aux regards, au langage corporel, au rythme des corps dans l'espace, à leurs distances relatives ainsi qu'aux codes de socialisation, il est

possible de différencier les interactions entre des gens qui se connaissent et des étrangers.

Ceci dit, la démarcation est parfois floue. Prenant une multitude de formes, les interactions sociales s'incarnent, en effet, sur un axe quasi infini allant, à l'une des extrémités du spectre, du contact passif entre deux étrangers partageant temporairement un même espace, jusqu'aux interactions, à l'autre extrémité du spectre, nécessitant une connaissance intime de l'autre comme le cas d'amoureux s'enlaçant sur un banc public. Sur cet axe se déploient toute la richesse et la diversité des interactions sociales possibles.

Finalement, outre l'observation directe et le décompte de passages de piétons, nous avons aussi photographié les emplacements sans la présence des camions et avec la présence des camions. Nous avons ainsi documenté, dans un premier temps, le cadre bâti, puis, dans un deuxième temps, les scènes de la vie quotidienne se déployant autour des camions. Le nombre de photos que nous avons prises sur chaque site varie, mais nous avons toujours, minimalement, une dizaine de photographies pour chaque site à l'étude. Ces photos se veulent à la fois un inventaire des divers types d'espaces étu-

diés ainsi que des portraits des divers niveaux de vitalisation observés.

Précisons, pour finir, que, considérant notre objet d'étude, nous avons dû nous plier aux aléas de la météo. En effet, comme nous voulions isoler la capacité des camions à vitaliser un lieu donné, nous n'avons effectué nos observations que lors de journées de beau temps afin qu'une absence de vitalisation ne puisse être uniquement attribuée aux conditions météorologiques.

Entretiens avec les restaurateurs de rue

Nos observations sur le terrain ont aussi été enrichies par les entretiens informels que nous avons eus avec les restaurateurs de rue que nous avons croisés. En effet, toutes nos périodes d'observation ont été entrecoupées par des échanges avec les cuisiniers des différents camions alors présents sur le site. Lors de ces entretiens, nous leur demandions s'ils avaient eu des problèmes avec certains sites comme, par exemple, des voitures stationnées sur leur emplacement à leur arrivée. Nous leur demandions aussi, systématiquement, quels étaient leurs sites préférés et pourquoi. Nous discutons

aussi, immanquablement, de nourriture. Lors de ces entretiens, nous abordions aussi certaines questions de nature plus techniques et exploratoires concernant, notamment, d'éventuelles et hypothétiques bornes de branchement électrique ou encore concernant le type d'application mobile, servant à trouver les camions dans la ville, qu'ils souhaiteraient avoir.

Ces entretiens avec les « food truckeurs » et les « food truckeuses » nous ont ainsi permis d'avoir un point de vue différent sur les projets-pilotes, un point de vue de l'intérieur. Ces discussions nous ont aussi permis d'avoir une meilleure idée des contraintes et paramètres avec lesquels les cuisiniers de rue devaient composer au quotidien.

Au total, nous avons réalisé 33 entretiens avec des restaurateurs de 22 camions-restaurants différents. Avec ces entretiens, de nature plutôt informelle, nous souhaitions obtenir, sur le vif, l'appréciation, par les restaurateurs, du site où se trouvait alors leur camion et, par comparaison, leurs impressions des autres sites qu'ils avaient visités jusqu'alors. Ces nombreux entretiens avec les restaurateurs de rue nous ont ainsi permis d'avoir accès à un portrait beaucoup plus riche

et beaucoup plus complexe de leur réalité, bonifiant ainsi nos observations et, de même, le portrait que nous avons pu brosser de la cuisine de rue à Montréal.

Entretiens avec des gestionnaires des projets-pilotes

Nous avons aussi eu l'opportunité de nous entretenir avec deux membres de l'administration municipale. Nous avons, en effet, pu avoir un entretien avec la responsable du projet-pilote dans Ville-Marie ainsi qu'avec le responsable du cadre réglementaire entourant la cuisine de rue à la ville centre. Ces rencontres ont été l'occasion de mieux comprendre le processus politico-administratif derrière le choix des sites ainsi que les contraintes et paramètres avec lesquels l'administration municipale doit composer. De même, ces entretiens ont été l'occasion d'apprécier la diversité des acteurs prenant part au processus de désignation des sites. Mais surtout, ces entrevues ont été l'occasion de comprendre les principes façonnant les contours de la réintroduction de la cuisine de rue à Montréal.

Observations complémentaires de sites atypiques

Finalement, précisons que, bien que ces événements ne fassent pas partie intégrante de la présente démarche de recherche, nous avons souhaité observer une série d'autres moments où les camions de cuisine de rue ont été présents à Montréal. En effet, en dehors des projets-pilotes, toute une série d'événements ont intégré des *food trucks*.

Nous avons ainsi assisté à la quasi-totalité des Premiers Vendredis qui se sont déroulés, sur l'Esplanade du Stade olympique, les premiers vendredis des mois de mai à octobre. L'événement rassemble, en un même lieu, l'ensemble des camions membres de l'ARRQ – environ une quarantaine en 2014. Nous avons aussi assisté à deux Survenants qui sont des fêtes ambulantes prenant d'assaut une rue ou une place, l'espace d'une journée, pour en faire un lieu festif et gourmand. Finalement, nous avons aussi visité le Village éphémère, situé au Pied-du-Courant, avec sa plage et son village temporaires ainsi que le Marché des Possibles, situé dans le Mile-End, où un parc atypique et isolé a été transformé en un marché festif et communautaire.

Bien que nous ne comptions pas intégrer pleinement ces événements à notre analyse, nous avons tout de même visité ces lieux avec notre grille d'observation en tête. L'observation de ces moments nous a permis d'enrichir notre compréhension du potentiel de la cuisine de rue, notamment en ce qui a trait à la dynamique engendrée lorsqu'une multitude de camions sont présents en un même lieu. Ce type d'événement nous a aussi permis d'entrevoir le potentiel transformateur et le potentiel de réappropriation que peut catalyser la cuisine de rue lorsqu'elle s'accompagne d'un aménagement adéquat.

Les deux prochains chapitres seront ainsi consacrés à la présentation de la diversité des dynamiques de vitalisation observées dans sept des sites qui ont accueilli des camions de cuisine de rue au cours de l'été 2014. À partir de ces études de cas, nous dégagerons certains paramètres et facteurs qui contribuent à la réalisation du potentiel de vitalisation que la cuisine de rue peut entraîner dans divers espaces interstitiels de la métropole.

4. ÉTUDE MULTICAS : ANALYSE DE SEPT SITES DE RESTAURATION DE RUE

Le présent chapitre sera consacré à la présentation des sept sites constituant notre étude multicas. Trois d'entre eux mettent en exergue les caractéristiques, notamment physiques et sensorielles, propres aux sites où les camions de restauration de rue ont réussi, à des degrés divers, à vitaliser l'espace où ils se trouvaient : les sites du Musée McCord; de la Cité du Multimédia et du square Dorchester. Puis, trois sites sur sept constituent des lieux où la présence de camions n'a pas été à même d'engendrer de changement notable en terme de vitalisation : les sites de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont; de Marmier et de l'Université Concordia. Un dernier site, celui du square Victoria, constitue ce que nous considérons être un cas charnière : bien que comportant un potentiel élevé, ce site n'a pas été à même de concrétiser ce potentiel.

Au demeurant, la question de la vitalisation ne s'inscrit pas tant dans une logique binaire, de type oui ou non, mais plutôt sur un continuum où le niveau varie. Afin de bien mettre de l'avant le caractère déterminant de certains facteurs contex-

tuels, mais aussi afin d'illustrer, au mieux, ce continuum, le présent chapitre sera divisé en deux parties. La première partie présentera les cas où les camions n'ont eu, peu ou pas, d'impact en terme de vitalisation (sites Hôpital Maisonneuve-Rosemont; Marmier et Concordia). Cette première partie se conclura avec le site du square Victoria qui est à la frontière quant à l'actualisation d'un potentiel de vitalisation. Puis, en continuant de façon incrémentale, la seconde partie présentera les espaces interstitiels où les camions de cuisine de rue ont positivement modifié la dynamique des interactions sociales et de leur répartition dans l'espace (sites McCord; Cité du Multimédia et square Dorchester). Dans le chapitre 5, nous nous appuierons sur les données issues de cette étude multicas pour formuler une série d'observations visant à ce que les acteurs concernés soient à même de faire des choix éclairés quant aux futurs sites désignés.

En effet, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, en raison de la formule retenue par la Ville, le choix des sites est crucial pour le futur de la cuisine de rue à Montréal. Si, dans les chapitres 1 et 2, nous avons souligné les tenants et aboutissants des choix réglementaires de la Ville ainsi que les limites et contraintes inhérentes à la cuisine de

ruie, nous aborderons maintenant le troisième et dernier univers d'importance pour la réussite de la réintroduction de la cuisine de rue à Montréal : les caractéristiques physiques et sensorielles des espaces interstitiels désignés par les arrondissements.

Ainsi, comme nous le verrons, dans le présent chapitre, le design urbain, le cadre bâti, les caractéristiques physiques et sensorielles des lieux investis par les camions jouent, en effet, un rôle majeur dans la possibilité de vitaliser ces lieux. Si les camions de restauration de rue ont certes un pouvoir attractif, ils nécessitent néanmoins un cadre minimalement agréable pour engendrer une réelle vitalisation des espaces qu'ils occupent.

Les données présentées ici sont issues d'observations directes, effectuées entre le 24 avril et le 20 août 2014.

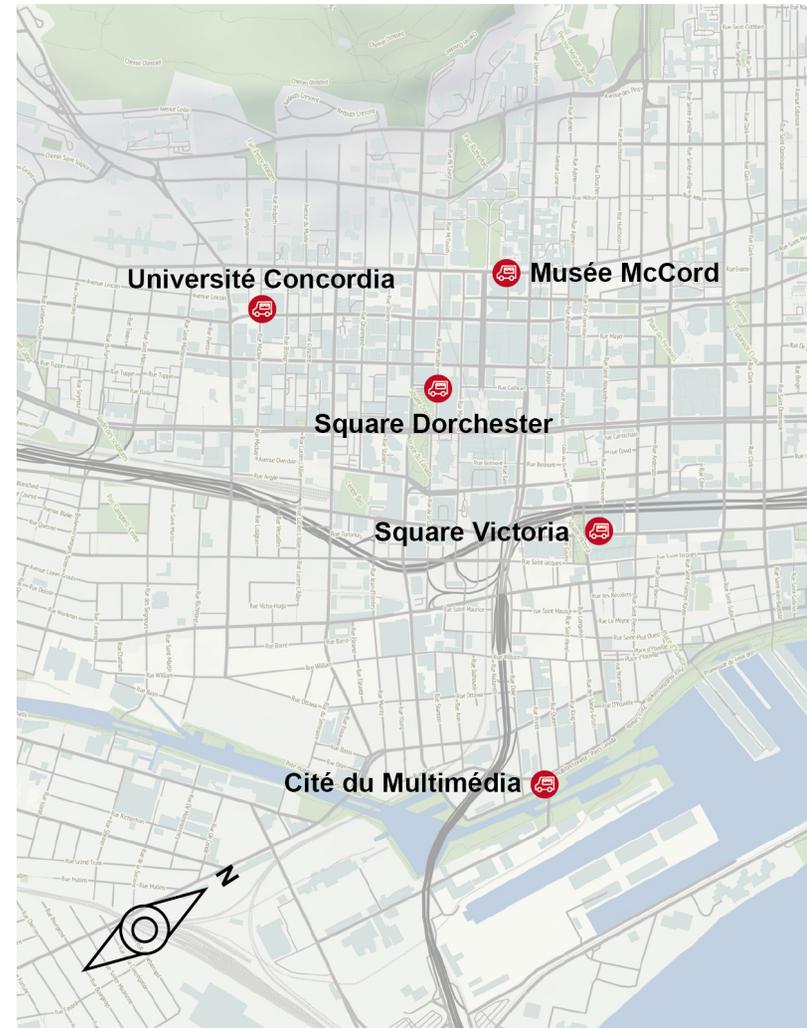


Figure 4.1 : Sites analysés dans l'arrondissement Ville-Marie, saison 2014

Source : Maps.stamen.com. Modifié par Clémentine Communication.



Figure 4.2 : Sites analysés dans l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, saison 2014

Source : Maps.stamen.com. Modifié par Clémentine Communication.

PARTIE 1 – VITALISATION TÉNUÉ

Site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont

Caractéristiques physiques du site

L'Hôpital Maisonneuve-Rosemont couvre un quadrilatère entier compris entre le boulevard de l'Assomption, le boulevard Rosemont, la rue Dickson et la rue Sherbrooke. L'immense volume du complexe hospitalier déstructure la trame urbaine résidentielle qui l'entoure en créant de très longs tronçons de rue. Le site est relativement difficile d'accès pour un piéton ne venant pas des quartiers limitrophes. En effet, aucune station de métro ne se situe à une courte distance de marche du site. Soulignons, toutefois, que le boulevard Rosemont et le boulevard de l'Assomption sont desservis par des lignes d'autobus. Ceci étant, le choix de ce site, par l'arrondissement, ne s'est pas fait sur la base d'une volonté d'attirer des visiteurs venus de l'extérieur, mais bien plutôt dans le but de desservir un nœud de travailleurs et une clientèle captive.

En effet, considérant l'étendue du territoire couvert par les bâtiments et les stationnements extérieurs de l'hôpital, le site

est physiquement isolé du reste de son environnement. De plus, tant l'ouest, le nord que l'est de son emplacement sont constitués par des quartiers résidentiels ne comportant pas d'artères commerciales majeures. Ainsi, pour avoir accès à une offre alimentaire minimale, il faut se rendre jusqu'à la rue Sherbrooke, au sud, trajet, au demeurant, désagréable à pied vu la présence de la côte Sherbrooke. Rappelons, d'ailleurs, que nous parlons toujours à partir de l'échelle du piéton et que nous évaluons donc, la connectivité d'un lieu, avec son environnement, à partir de la facilité avec laquelle il est possible de s'y déplacer à pied. Bref, ce large quadrilatère peut, de ce point de vue, être considéré comme un désert alimentaire si l'on exclut la cafétéria de l'hôpital.

Ce quadrilatère accueille un nombre important de travailleurs, de patients et de visiteurs. En effet, l'hôpital Maisonneuve-Rosemont emploie environ 5 575 personnes et bénéficie de l'aide d'environ 375 bénévoles (Hôpital Maisonneuve-Rosemont 2012, 18). De même, l'hôpital accueille, annuellement, environ 357 464 patients dans ses divers départements et 65 085 personnes à l'urgence (Hôpital Maisonneuve-Rosemont 2012, 4). Bref, le site génère un volume important de trafic et de fréquentation. Sans surprise, le site

est aménagé pour accueillir un flot d'individus arrivant majoritairement sur les lieux en automobile. Si cela est tout à fait approprié considérant qu'il s'agit d'un hôpital, il n'en demeure pas moins que le site n'est pas accueillant pour les gens qui s'y déplacent à pied.



Figure 4.3 : Site Maisonneuve-Rosemont

Source : (Auteur).

Le site est largement minéralisé. Les quelques espaces végétalisés sont plutôt sales et essentiellement gazonnés. De plus, la présence combinée du stationnement extérieur et du boulevard de l'Assomption – qui comporte six voies séparées par un terre-plein central – fait en sorte que le site est plutôt bruyant et assez peu agréable. En effet, les piétons sont toujours pris entre une voie carrossable ou une autre, disposant

de peu d'espace de trottoir. Il y a bien quelques tables et quelques bancs sur le site, mais ils se situent en plein soleil, dans un espace presque entièrement bétonné, entre une façade morose du pavillon principal de l'hôpital et un immense stationnement.

Emplacement(s) sur le site

Le site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont ne dispose que d'un seul emplacement sur le côté est du boulevard de l'Assomption. Il se situe un peu au nord de l'entrée principale de l'hôpital, en face du passage piétonnier à l'entrée du stationnement.



Figure 4.4 : Emplacement Maisonneuve-Rosemont

Source : (Auteur).

Dynamique sociale du site

Précisons, en premier lieu, que nous n'avons pas été en mesure de visiter ce site avant le début du projet-pilote de l'été 2014. Cela dit, la morphologie des lieux ainsi que son caractère monofonctionnel, nous permet tout de même d'estimer que l'activité principale se déployant sur les lieux, avant la présence des camions, devait en être une de transit. En effet, vu les caractéristiques physiques et esthétiques des lieux, il nous semble irréaliste de penser que cet espace puisse être autre chose qu'un point que l'on traverse rapidement. D'ailleurs, l'emplacement réservé aux camions de restauration de rue ne dispose d'aucun mobilier urbain immédiatement à proximité. Au demeurant, les trottoirs longeant le boulevard de l'Assomption sont trop étroits pour accueillir des bancs publics.

Lorsque nous avons étudié le site, par une très belle journée du milieu du mois de juillet, il n'y avait à peu près pas de passage de piétons sur de l'Assomption (moins d'une quarantaine de passages de piétons pour une heure). La quasi-totalité des gens présents sur le site allait et venait de

l'hôpital. Ceci étant, le camion-restaurant a clairement constitué un point d'attractivité dans cet espace.



Figure 4.5 : Clients et curieux s'arrêtent au camion

Source : (Auteure).

En effet, les gens, curieux, s'arrêtent devant le camion, regardent le menu, posent des questions aux restaurateurs, se commandent parfois quelque chose ou repartent les mains vides. Ici, la majorité – environ 85 % – de la clientèle est composée de travailleurs de l'hôpital. Ils arrivent généralement par petits groupes de deux ou trois, commandent, discutent, debout à côté du camion en attendant leurs plats, puis retournent à l'hôpital. Le site de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont fonctionne essentiellement sur le modèle de la

cantine de chantier. Les gens commandent, discutent un moment, soit avec leurs collègues, soit avec les restaurateurs de rue puis retournent à l'intérieur, leur repas à la main. Moins de 10 % des gens que nous avons pu observer ont choisi de rester à l'extérieur pour manger. Puis, scène atypique : nous avons observé un jeune homme commander un repas au camion, traverser le boulevard de l'Assomption et s'asseoir dans son auto pour manger. Ce fut la seule et unique fois où nous avons été témoins d'une scène de ce type où un camion de restauration de rue est utilisé comme un service de commande à l'auto.

Si le camion génère, ici, indéniablement de l'attractivité, cet attrait ne se transforme pas en vitalisation de l'espace puisque les gens ne restent pas sur place, n'investissent pas les lieux. Ici, pas de flânage. En fait, les interactions sociales les plus intéressantes auxquelles nous avons pu assister se sont déployées entre les restaurateurs de rue et les gens de passage, s'arrêtant brièvement, curieux, pour leur poser des questions. En effet, de nombreux passants, à leur réaction, semblaient voir un camion de restauration de rue pour la première fois.

Tout ceci étant, rappelons que, si l'aménagement des lieux, sa morphologie, rendent à peu près impossible la vitalisation de cet espace, cela n'en fait pas nécessairement un mauvais site pour les restaurateurs de rue. En effet, considérant le volume de la clientèle captive présente dans ce quadrilatère, il s'agit d'un site où les restaurateurs de rue font de bonnes affaires. D'ailleurs, des 33 entretiens que nous avons réalisés avec des restaurateurs de rue,¹⁸ lorsque nous leur demandions quels étaient leurs sites préférés, le site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont a été mentionné assez souvent pour faire partie – quoique de justesse – des cinq sites les plus appréciés par les restaurateurs.

Site Marmier

Caractéristiques physiques du site

¹⁸ Précisons que, de ces 33 entrevues, 22 ont été réalisées avec des exploitants différents et que donc, certains restaurateurs ont été questionnés plus d'une fois au cours de l'été. Cela n'est dû qu'au hasard puisque nous ne considérons pas quels camions étaient sur un site pour un jour donné.

Le site Marmier, aisément accessible à pied à partir du métro Rosemont, se situe dans le secteur Bellechasse de l'arrondissement Rosemont. Délimité par le boulevard Saint-Laurent; la rue Bellechasse; la rue Saint-Denis et la voie ferrée du Canadien Pacifique, ce secteur, plutôt déstructuré, est en attente d'être réaménagé.¹⁹ Le secteur a une morphologie particulière due à la présence de la voie ferrée et du viaduc Rosemont-Van Horne, qui enjambe les lieux. Ce secteur est aussi atypique à cause de la dimension des îlots – jusqu'au double de la dimension habituelle des îlots montréalais plus typiques – et de leur forme arrondis, dus à la présence du chemin de fer et du viaduc (Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie 2012, 14). Ces caractéristiques morphologiques particulières témoignent du passé industriel du secteur.

Cette zone héberge quelques nœuds d'emplois importants dont, notamment, le 5800 – situé sur la rue Saint-Denis, en face du métro Rosemont – qui accueille 75 % des 2 600 emplois du secteur. Puis, le bâtiment des industries Capitol (bâti en 1905), situé sur la rue De Gaspé et dont l'une des longues

façades de briques rouges donne sur la voie ferrée, héberge des ateliers d'artistes, un fabricant de pièces de métal et des locaux du Campus des technologies de la santé (Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie 2012, 6).



Figure 4.6 : Site Marmier

Source : (Auteur).

¹⁹ Le secteur faisait l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) depuis 2008. Le PPU a toutefois été abandonné en 2014 (Houde-Roy 2014).



Figure 4.7 : Site Marmier

Source : (Auteure).

Plus spécifiquement, la zone qui nous concerne est délimitée par la voie ferrée du Canadien Pacifique, la rue Marmier et la façade des industries Capitol. Cet espace, qui se trouve à l'ombre du viaduc Van Horne, est étonnamment végétalisé. En effet, la large bande, située entre la façade du bâtiment Capitol et la voie ferrée, est occupée par un parc linéaire traversé par un tronçon de la piste cyclable des Carrières. Le sol, tapissé d'herbe, est parsemé de nombreux arbres matures. On peut aussi y voir un potager – probablement entretenu par des travailleurs du Capitol. Finalement, des plantes

grimpantes, tapissant la « clôture Frost » qui longe la voie ferrée, complètent la richesse botanique de cet espace et en font un îlot de verdure très agréable. L'impact de ces multiples tons de verts est d'autant plus fort qu'ils contrastent avec le gris du viaduc et le rouge de la brique du Capitol.

Puis, le site, malgré son allure industrielle, est paisible. Comme les rues environnantes ne débouchent ni vers le sud ni vers l'ouest, la circulation automobile est rare et semble tourner au ralenti. Quant aux occasionnels passages de trains, ils sont davantage divertissants qu'incommodants. Puisqu'ils roulent, ici, à basse vitesse, le bruit étonnamment rythmique, quasi mélodique, qui accompagne leur passage n'est pas agressant. De plus, pour quiconque n'habite pas à proximité d'une voie ferrée, la vue d'un train, en pleine ville, à quelque chose d'impressionnant. En fait, les déplacements les plus rapides que nous avons pu observer sur les lieux sont ceux des cyclistes pressés qui empruntent la piste des Carrières.

Finalement, le site est propre et bien entretenu. Il dispose aussi d'une multitude de tables à pique-nique et de bancs, nichés sous les frondaisons ou plantés en plein soleil. De nombreux supports à vélo se trouvent aussi sur les lieux.

Emplacement(s) sur le site

Le site Marmier ne dispose que d'un seul emplacement, sur la rue Marmier, sous le viaduc Van Horne, au pied de l'un des escaliers pour piétons menant au viaduc.



Figure 4.8 : Emplacement Marmier

Source : (Auteure).

Dynamique sociale du site

Précisons, en premier lieu, que nous n'avons pas été en mesure de visiter ce site avant le début du projet-pilote de

l'été 2014. Ceci dit, il nous était déjà familier. En effet, nous utilisons parfois ce parc linéaire, longeant la voie ferrée, comme raccourci pour, du métro Rosemont, rejoindre la rue Saint-Laurent sans avoir à faire un détour par des chemins plus longs et moins agréables. De plus, dans le cadre d'un cours à la maîtrise en études urbaines, nous avons visité ce secteur qui est, notamment, reconnu pour ses murales d'art public et pour les tensions qui existent entre les résidents et le Canadien Pacifique, ce dernier distribuant des amendes « salées » à quiconque franchit la clôture qui sépare le Nord du Sud à cette hauteur. Bref, bien que nous n'ayons pas été à même de visiter le site avant le début de la saison de la cuisine de rue, nous étions, tout de même, familières avec le type de vie pouvant s'y dérouler au quotidien.

Lorsque nous avons visité le site, par une parfaite journée de juillet – ciel bleu, léger vent et absence quasi totale d'humidité – celui-ci était occupé par une multitude de gens. À notre arrivée, vers midi et quart, au moins une trentaine de personnes vaquaient à des occupations diverses dans la partie végétalisée du parc.

Une petite famille se promène tranquillement dans le parc. Deux jeunes filles, assises dans l’herbe, discutent joyeusement, de toute évidence à l’aise dans cet espace. Un petit groupe d’enfants, vaguement surveillé par deux adultes, font ce que les enfants font : ils courent; se penchent pour agripper de l’herbe, pour ramasser quelque chose qui a attiré leur attention; quelques-uns, plus téméraires, grimpent sur l’une des nombreuses roches qui se trouvent sur les lieux.

Une des travailleuses du *food truck* en sort, s’assoie dans l’herbe et se met à faire des bulles de savon. Un train du CP passe tranquillement, devenant, l’espace d’un moment, l’attraction principale des lieux. Un cycliste, qui empruntait la piste des Carrières, s’arrête au camion, curieux, il lit le menu, et repart. Outre les cyclistes, de nombreux joggeurs, marcheurs et promeneurs de chien viennent et vont sur la piste des Carrières.

Comme c’est l’heure du lunch, la très large majorité des gens présents sur le site sont assis, en petits groupes, et discutent tout en mangeant. Trois tables à pique-nique, situées au pied du bâtiment du Capitol, sont complètement occupées par des gens se connaissant et provenant, vraisemblablement, des

entreprises de ce même bâtiment. Plus loin, un homme seul, assis sur un rempart de pierre, mange une salade. Un autre, aussi seul, lit à l’une des tables situées à l’ombre d’un arbre nouveau. Les tables bordant le Capitol, qui s’étaient vidées un instant plus tôt, sont, une fois de plus, occupées à pleine capacité par une seconde vague de travailleurs.

Au loin, un sifflet, caractéristique des trains qui annoncent leur présence, se fait entendre. Un autre des trains du CP traverse l’espace.



Figure 4.9 : Illustration de la présence sur le site

Source : (Auteure).

Une jeune femme, assise seule, en plein soleil, sur l'un des murets de pierre, mange son lunch. Aussi loin que notre regard peut porter, de nombreux groupes de jeunes gens sont assis dans l'herbe, profitant du soleil et du temps qui passe. Treize heures et quart, l'heure du lunch tire à sa fin; le parc se vide lentement de ses travailleurs. La piste cyclable est toujours aussi achalandée. Deux curieux s'arrêtent au camion-restaurant et lisent le menu. L'un d'eux se commande à manger.

Un autre train de marchandises, beaucoup plus long celui-là, passe longuement à travers l'espace.

Une petite famille s'arrête au camion et se commande à manger. La mère et l'enfant, alors que le père attend sa commande, s'attablent à l'endroit où, plus tôt, un homme lisait seul. Un travailleur, curieux, s'approche, regarde le camion-restaurant et retourne travailler. Un groupe de travailleurs, ayant fini de manger, repart, en passant par le parc linéaire, en direction sud-est. Un cycliste s'arrête au *food truck* et se commande quelque chose. L'espace, vibrant de vie seulement une heure plus tôt, est maintenant quasi immobile. L'heure du lunch est terminée.

Avec les scènes que nous venons de décrire, nous pourrions penser que ce site devrait être considéré comme un cas de réussite quant à la capacité des camions à vitaliser un lieu. Or, tel n'est pas le cas. En effet, dans ce cas-ci, la vie sociale, les interactions, les divers niveaux de socialisation que l'on peut observer se déploient, pour l'essentiel, indépendamment du camion de restauration de rue. Ce sont surtout, les ateliers, les industries et les bureaux autour qui génèrent cette présence sur le site. À ce titre, la quasi-totalité des travailleurs que nous avons pu observer, ayant amené leur lunch avec eux, sont restés dans l'espace directement à proximité du bâtiment du Capitol, faisant de cet espace une extension de leur lieu de travail. Les corps se répartissent ici de façon ségréguée dans l'espace. En effet, il n'y a pas de mélange ou d'interactions – autres que passives – entre les divers groupes ou individus qui utilisent l'espace.

Puis, comme l'emplacement réservé aux camions de restauration de rue est séparé du parc linéaire par un trottoir, une légère pente gazonnée et un large sentier de poussière de roche, l'effet de triangulation que pourrait engendrer le camion se dissipe. La répartition des corps est trop distendue dans l'espace pour engendrer une réelle vitalisation des lieux à

partir de l'emplacement de la cuisine de rue. De même, un sentiment de commensalité ne peut s'implanter, la salle à manger virtuelle étant trop diffuse. Et, lorsqu'un sentiment de commensalité opère, il se restreint, quasi exclusivement, au petit groupe de travailleurs se connaissant déjà et ayant, de surcroît, déjà leur lunch avec eux.



Figure 4.10 : Illustration de la distance de l'emplacement par rapport aux aménités du site

Source : (Auteure).

Puis, comme le site est relativement isolé, il ne dispose pas d'un flot « naturel » de piétons suffisant pour générer un effet d'entraînement. En effet, le site est plutôt loin des axes majeurs de transit de piétons que sont les rues Rosemont et

Saint-Denis. De même, il est relativement loin du 5800 qui est le nœud principal d'emplois du secteur. À ce titre, on peut imaginer qu'il serait intéressant d'envisager un marquage au sol, indiquant la présence d'un emplacement de cuisine de rue, qui partirait de l'intersection Rosemont et Saint-Denis et qui irait jusqu'au site désigné. Cette mesure, somme toute assez simple, pourrait possiblement générer un flot de piétons plus élevé sur le site et, ainsi, combler la plus grande lacune de cet emplacement, au demeurant, très intéressant en terme d'atmosphère et de décor.

Site de l'Université Concordia

Caractéristiques physiques du site

Situé sur la rue Mackay, à proximité du boulevard de Maisonneuve, le site est aisément accessible à partir du métro Guy-Concordia. Il est aussi aisément accessible en vélo par la piste cyclable de Maisonneuve; le quadrilatère comporte d'ailleurs de nombreux supports à vélo ainsi qu'une borne BIXI, sur Mackay, juste au sud de Maisonneuve. Dès le milieu de la journée, le site est en plein soleil malgré la hauteur des bâtiments qui bordent la rue dont, notamment, un des

pavillons de l'université Concordia sur le côté est de Mackay. Sens unique vers le sud et comportant une seule voie de circulation, Mackay est, somme toute, relativement paisible bien que passante.



Figure 4.11 : Site Concordia

Source : (Auteure).

Il y a quelques années, l'université a aménagé un segment, du côté est de la rue Mackay, en y installant de nombreux bancs ainsi que des bacs à fleurs, réaménageant ainsi un espace autrefois quasi entièrement minéralisé. Outre quelques jeunes arbres et les quelques bacs à fleurs, le quadrilatère comporte très peu de végétation. En fait, le quadrilatère se décline, pour l'essentiel, dans des tons de gris, de beige et de brun,

ces tonalités étant d'autant plus prégnantes vu la largeur inhabituelle des trottoirs.

L'impression de petitesse engendrée par le volume écrasant des bâtiments aux alentours est quelque peu contrebalancée par la présence, sur le côté ouest de Mackay, d'une demi-douzaine de jolis bâtiments bas, en pierres grises taillées – de deux ou trois étages –, chapeautés par des toits mansardes. Cette suite de bâtiments de pierres grises héberge diverses associations étudiantes de l'université Concordia. Le large boulevard de Maisonnette – comprenant trois voies carrossables et une piste cyclable – est bordé, à cette hauteur, par quelques établissements de restauration rapide. Un autre pavillon de l'université Concordia occupe tout le coin sud-est de l'intersection.

Emplacement(s) sur le site

Le site de l'université Concordia comprend un emplacement, sur le côté ouest ou est de Mackay, au nord de Maisonnette (un seul emplacement par jour). C'est l'un des quelques sites du projet-pilote, dans Ville-Marie, qui dispose d'un marquage au sol identifiant l'emplacement des camions. À la

hauteur de l'intersection, les trottoirs sont en saillie ce qui réduit la largeur de la voie de la rue Mackay tout en créant une courbe où viennent se lover de nombreuses motos, dans un espace qui est réservé à leur stationnement. Puis, à leur suite, vient l'espace réservé aux camions du côté ouest. Vu l'espace occupé par la saillis des trottoirs, puis l'espace réservé aux motos, les camions de restauration de rue sont plutôt loin de l'intersection – une bonne quinzaine de mètres – et ne sont, donc pas instantanément visible du boulevard de Maisonneuve ou de l'intersection.



Figure 4.12 : Emplacement Concordia

Source : (Auteure).



Figure 4.13 : Illustration du marquage au sol

Source : (Auteure).

Dynamique sociale du site

Le quadrilatère, même sans la présence de camions de restauration de rue, est très fréquenté. En effet, vu la présence de plusieurs pavillons de l'université Concordia, l'endroit grouille d'étudiantes et d'étudiants pendant l'année scolaire. La « placette », aménagée sur le côté est de la rue Mackay, accueille plusieurs individus – au moins une douzaine –, seuls, les yeux rivés sur leurs téléphones intelligents. D'autres fument, debout, le long d'un des murs du pavillon Henry F. Hall, le visage tourné vers le soleil. Ceci étant, ces individus stationnaires, lisant ou mangeant sur la « placette »; fumant au soleil; s'arrêtant un moment sur le coin de la rue pour échanger quelques mots avant de se quitter, sont minoritaires. Ici, pour chaque personne immobile, il y a environ une soixantaine de personnes en mouvement. La très large part de la vie de cette intersection se joue dans le mouvement. Un flot constant, au débit variable, d'étudiantes, de jeunes professionnels et d'occasionnelles familles, transite par De Maisonneuve en suivant le rythme des feux de circulation. En effet, la grande majorité du transit des piétons et des cyclistes se déroule sur le boulevard de Maisonneuve. Les piétons qui

empruntent la rue Mackay, en plus petit nombre, le font majoritairement en direction sud, vers De Maisonneuve.



Figure 4.14 : Illustration de l'occupation de l'espace

Source : (Auteure).

Vu l'achalandage naturellement élevé sur le site, la présence d'un camion de restauration ne modifie pas significativement le nombre de piétons sur Mackay. D'autant plus que, considérant que le camion n'est pas instantanément visible à partir du corridor premier de transit – soit l'axe est/ouest sur De Maisonneuve –, il ne capte qu'une infime portion du débit de passants, soit moins de 5 %. Ceci étant, la présence du ca-

mion modifie la disposition, dans l'espace, des individus présents sur le site. En effet, bien que la « placette » sur le côté est de Mackay, demeure le choix privilégié pour s'asseoir manger ou pour flâner, la présence du camion transforme en bancs publics les escaliers de fer forgé qui lui font face. Il s'agit d'ailleurs là d'une observation sur laquelle nous reviendrons fréquemment : les modifications de comportement induites par la présence d'un camion-restaurant se jouent sur de très petites distances, à de très petites échelles; quelques mètres font toute la différence.

Ainsi, bien qu'il suffise de traverser la rue pour aller se poser dans un espace expressément aménagé et ayant comme unique fonction d'accueillir les gens voulant s'asseoir, une portion significative des gens – plus du tiers – ont plutôt choisi les escaliers pour manger le repas qu'ils ont acheté au camion. Précisons, cependant, qu'outre la commode proximité immédiate des marches, cet espace se trouve à l'ombre des bâtiments alors que la « placette », en face, se trouve en plein soleil à l'heure du lunch. Ainsi, par jour de grande chaleur, le fait que les escaliers soient à l'ombre est, évidemment, un facteur déterminant. Ceci étant, lors de notre étude du site alors qu'un camion était présent, il faisait plutôt frais, le ciel

était complètement blanchi par les nuages et un léger vent soufflait dans le corridor de la rue Mackay. Bref, si le facteur ombre est indéniablement important dans le choix d'occuper un espace plutôt qu'un autre, la proximité de surfaces horizontales pouvant faire office de banc n'en demeure pas moins déterminante en ce qui a trait à la répartition des individus dans l'espace.



Figure 4.15 : Illustration de l'occupation de l'espace

Source : (Auteure).

Somme toute, vu la présence de la « placette » sur le côté est de Mackay et considérant que la présence de la communauté estudiantine génère, par elle-même, nonobstant la présence

d'un camion de cuisine de rue, un nœud de socialisation sur le site, nous ne pouvons conclure que la présence d'un camion a significativement contribué à le vitaliser. Ceci dit, il ne s'agit pas, non plus, de conclure que la présence, sur le site Concordia, d'un camion de restauration de rue est sans intérêt.

En effet, au cœur de l'été, alors que la majorité des cours sont terminés, que l'université tourne au ralenti et que la communauté estudiantine est beaucoup moins visible, le camion maintient la vitalité du site, bien que de façon moins dense, en attirant des travailleurs du secteur et des gens de passage. Toutefois, nos observations montrent aussi que, pour que les camions aient la possibilité de modifier significativement la dynamique de l'occupation de cet espace interstitiel, il faudrait que l'emplacement qui leur est réservé soit déplacé vers le nord, le plus près possible de Maisonneuve. Dit autrement, pour que la présence des camions ait un impact significatif sur les gens en transit, il faudrait qu'ils soient visibles à partir du corridor de transit principal, c'est-à-dire du boulevard de Maisonneuve. Et, pour cela, l'espace réservé au stationnement de motos et l'espace réservé aux camions de restauration de rue devraient être inversés. On pourrait même envisa-

ger que l'espace réservé au stationnement des motocyclettes soit converti en « placette », ce qui aurait alors l'avantage d'offrir des places assises à l'ombre et à proximité du camion-restaurant.

Site du square Victoria

Le dernier site que nous aborderons, dans la présente partie, constitue ce que nous considérons être un cas charnière à la limite entre une faible vitalisation et un niveau de vitalisation notable. Vu son haut niveau d'achalandage « naturel »; son emplacement dans la ville (qui lui confère un haut niveau de connectivité) et le type de population fréquentant ce secteur (majoritairement des travailleurs du tertiaire supérieur), ce site avait un potentiel élevé.

En effet, somme toute, ce site dispose de conditions préalables et nécessaires au potentiel de vitalisation. Malheureusement, considérant les emplacements désignés par la ville, le site n'est pas à même de pleinement capitaliser sur ces atouts de base. Dit autrement, le site dispose des facteurs de base essentiels, mais il manque, aux emplacements à proprement

parler, des caractéristiques secondaires qui favoriseraient la rétention d'individus dans le lieu.

Caractéristiques physiques du site

Le site du square Victoria se situe en plein cœur du Quartier international de Montréal. Ce quadrilatère est, notamment, occupé par le Centre de commerce mondial; la tour de la Bourse; la tour de la Banque Nationale; la Caisse de dépôt et placement du Québec et le W – un hôtel de luxe. Le Palais des congrès; l'Organisation de l'aviation civile internationale – une institution des Nations Unies – ainsi que la Place Bonaventure se situent aussi à proximité. Le cadre bâti est ici essentiellement composé de volumes imposants et de gratte-ciels. Le caractère monumental du lieu est accentué par la largeur des voies carrossables et des trottoirs entourant la place. En fait, comme les rues sont assez larges, cet espace demeure imposant tout en ne devenant jamais écrasant.

Situé au pied de la côte du Beaver Hall, le square, de forme rectangulaire, a été réaménagé au début des années 2000, redonnant au lieu ses dimensions d'origine, datant de 1809 (Centre d'histoire de Montréal, s.d.). Son esthétisme actuel

est plutôt dépouillé, la partie nord du square étant largement minéralisée. Les dalles de pierre, presque noires, utilisées comme revêtement de sol, dans la partie la plus au nord du square, lui donne un cachet très particulier rehaussé par une statue de Ju Ming. Juste à l'arrière de cette œuvre, sur la rue Viger, se trouvent des bornes BIXI. Cette section du square héberge aussi la fameuse bouche de métro de style art nouveau, calquée sur celles du métro parisien réalisées par Hector Guimard. Cette section comprend deux bandes végétalisées, une série de jeux d'eau, dans sa partie centrale, et de nombreux bancs publics, tous orientés vers l'intérieur du square.



Figure 4.16 : Site Victoria

Source : (Auteure).



Figure 4.17 : square Victoria, section sud

Source : (Auteure).



Figure 4.18 : square Victoria, section nord

Source : (Auteure).

La section sud du square, quant à elle, est largement végétalisée, sauf à ses deux extrémités qui hébergent respectivement, au nord, une imposante statue en l'honneur de la reine Victo-

ria et, au sud, une entrée de métro. Cette section offre une multitude de possibilités aux gens voulant s'y arrêter un instant : les bancs publics y sont nombreux, mais les gens peuvent aussi choisir de s'asseoir sur le muret de béton entourant la statue ou encore sur le rebord de béton qui ceinture une bonne partie du square. En milieu de journée, la section nord du Square se trouve en plein soleil, alors que la section sud est partiellement dans l'ombre de la tour de la Bourse. La portion nord, en fait, offre assez peu de zones d'ombre puisque les arbres qui s'y trouvent sont encore jeunes.

Les deux sections du square sont séparées par la rue Saint-Antoine Ouest, rue sur laquelle se trouvent les emplacements réservés aux camions. Sens unique vers l'est, elle comporte quatre voies dont deux carrossables ainsi qu'une bande cyclable. Les rues du Square-Victoria, bordant l'est et l'ouest du square, ont, toutes deux, trois voies dont deux carrossables ainsi qu'une bande cyclable. Le site est donc très facile d'accès, peu importe le mode de transport privilégié. Considérant le nombre de voies carrossables, mais surtout la densité du trafic, le quadrilatère est plutôt bruyant. À titre d'exemple, pour mener à bien une conversation téléphonique, il faut boucher notre oreille libre et hausser la voix, comme

nous en avons fait l'expérience alors que nous étions assises dans la partie sud du square, à proximité de l'intersection des rues Saint-Antoine et Square-Victoria Est.



Figure 4.19 : Emplacements Victoria

Source : (Auteure).

Emplacement(s) sur le site

Le site du square Victoria dispose d'un maximum de deux emplacements sur Saint-Antoine Ouest, entre la rue du Square-Victoria et la rue Saint-Alexandre : l'un du côté nord – pour accommoder les camions qui disposent d'une ouverture du côté conducteur – et un ou deux du côté sud de la rue. Ainsi, il peut y avoir, simultanément, deux camions du côté

sud ou un camion du côté sud et un du côté nord. Considérant que la très large majorité des camions de restauration de rue ont leur fenêtre de service du côté passager, ce sont les emplacements du côté sud de Saint-Antoine qui sont le plus souvent occupés. D'ailleurs, lors des trois observations directes que nous avons effectuées sur ce site, seuls les emplacements du côté sud étaient occupés.

Dynamique sociale du site

Vu la concentration, à proximité, d'entreprises et d'institutions employant de larges effectifs, le site est naturellement achalandé, d'autant plus qu'il comporte deux bouches de métro ainsi que de nombreux points d'accès au réseau souterrain. De plus, comme la station Square-Victoria est l'une des portes d'entrée vers le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le site est aussi très fréquenté par des touristes – qui sont, somme toute, assez facile à identifier avec leur guide et leur carte à la main. En fait, ce site est celui sur lequel nous avons calculé la plus haute moyenne de passages de piétons, pour une heure d'une journée normale de semaine, avec

1 200 passages.²⁰ Le flot de piétons se concentre très largement sur les rues Square-Victoria, c'est-à-dire dans un axe nord-sud. Bien que le site en soit surtout un de transit, le square accueille tout de même son lot de flâneurs, assis dans l'herbe ou lisant sur l'un de ces nombreux bancs.

Lors de nos premières observations, fin avril et début mai (soit avant le début de la saison de la cuisine de rue), plus de 70 % des bancs, en plein soleil, étaient occupés par des individus seuls. Ainsi, bien que plusieurs personnes aient été assises dans le square, les dynamiques sociales visibles relevaient, essentiellement, du contact visuel passif, à l'exception de trois adolescents mangeant et discutant sur l'un des bancs au soleil. En fait, la vie sociale, les diverses interactions, se déployaient plutôt sur les rues bordant le square, les gens allant et venants, par petits groupes, tout en discutant.

Début juin, arrivée par le métro Square-Victoria, nous émergeons, niveau rue, par la sortie qui donne sur Saint-Jacques. Il est environ midi, il fait beau et chaud, un léger vent traverse le square que nous empruntons pour aller rejoindre la

²⁰ Il s'agit, ici, des décomptes effectués avant le début du projet-pilote et donc, du flot « naturel » de piétons.

rue Square-Victoria en direction de Saint-Antoine Ouest. Arrivées au coin, perplexe, nous ne voyons toujours pas de *food truck*. Nous engageant sur Saint-Antoine, en direction de l'est, nous finissons par l'apercevoir. Alors que nous avons étudié le site, sans la présence des camions, nous avons supposé que les emplacements se situeraient assez près de la rue Square-Victoria. Or, ceux du côté sud de la rue se situent à plus de 20 mètres de l'intersection.

En fait, selon nos observations, les camions ne sont aisément visibles qu'à partir de l'intersection la plus à l'est des rues Square-Victoria et Saint-Antoine. Et, cela, seulement lorsqu'il n'y a pas de camion de livraison juste à l'arrière des *food trucks*, bloquant alors partiellement leur visibilité à partir de l'intersection. D'ailleurs, lors des trois observations directes que nous avons effectuées sur ce site, nous avons, à trois reprises, constaté la présence d'un camion de livraison, stationné en double, juste à l'arrière des *food trucks*. Les camions de livraison sont tous, en moyenne, restés 20 minutes sur place avant de quitter les lieux, ce qui signifie, qu'au total, c'est presque une heure de visibilité perdue pour les restaurateurs de rue. Alors que, sur tous les autres sites que nous avons observés, ce ne serait pas tellement important, ici, la

masse de transits de piétons se situe dans l'axe nord-sud de la rue Square-Victoria. Cette perte de visibilité pose donc problème puisque les décomptes de passages que nous avons effectués, lors des trois observations directes de ce site, nous donnent une bonne idée de la différence de fréquentation entre ces deux axes.

En effet, en moyenne, pour une heure normale de semaine, nous avons dénombré 872 passages sur Saint-Antoine Ouest. À titre comparatif, la moyenne, sur Square-Victoria, était de 1524 passages, par heure, pour les mêmes périodes d'observation alors que des camions de restauration étaient présents. Et, cela explique, partiellement, pourquoi nous considérons le site du square Victoria comme un cas limite, à la frontière de la vitalisation. En fait, ce site illustre comment quelques mètres peuvent drastiquement entraver la matérialisation d'un potentiel important en terme de vitalisation.

En effet, comme les emplacements réservés aux camions-restaurants sont trop loin de l'intersection, ils ne sont que difficilement à même de capter et de retenir le flot de passants, prérequis indispensable à toute dynamique de vitalisation.



Figure 4.20 : Illustration de la distance entre les emplacements et l'intersection

Source : (Auteur).



Figure 4.21 : Illustration de la distance entre les emplacements et l'intersection

Source : (Auteur).

Puis, outre l'effet déterminant du flot « naturel » de piétons, le design urbain des deux espaces – celui de la rue Saint-Antoine par rapport au square Victoria – joue aussi pour beaucoup dans la différence des dynamiques sociales observées. Si la rue Saint-Antoine Ouest offrait un cadre agréable pour quelqu'un souhaitant s'y arrêter manger, nous aurions pu assister à des dynamiques intéressantes d'utilisation de l'espace. Or, la rue est plutôt bruyante, ce qui ne contribue pas à l'envie de rester sur place, mais, surtout, le trottoir sud, ne dispose d'aucun mobilier urbain. Il y a bien quelques rebords de fenêtres où il est possible de s'asseoir, mais ceux-ci sont peu larges et assez bas, ce qui devient vite inconfortable. Au final, la rue Saint-Antoine est restée un espace de transit.

Somme toute, les camions ne peuvent, ici, entraîner un effet de triangulation puisqu'ils ne sont pas, d'une part, où les gens se trouvent. Puis, parce que, d'autre part, le design du lieu ne favorise pas son utilisation prolongée. S'il est vrai que le square est déjà très fréquenté, l'esprit festif que nous avons pu observer sur d'autres sites, engendré par la synergie entre les camions, l'espace physique et l'espace social, n'existe pas ici. Les gens qui arrivent au square avec les plats qu'ils ont commandés aux camions n'ont plus de raison, socialement

acceptée, d'interagir avec les étrangers qu'ils y côtoient : l'effet de triangulation potentiel s'est dissipé plusieurs mètres plus tôt. Les quelques interactions de file d'attente – 2 ou 3 pour ce site – qui ont pu se matérialiser au camion ne se prolongent pas dans le temps et s'estompent aussitôt l'attente terminée. Le square ne s'est ainsi jamais transformé en salle à manger à ciel ouvert, mais a plutôt conservé ses traits de cafétéria où chacun reste dans son espace.



Figure 4.22 : Illustration des caractéristiques physiques de la rue Saint-Antoine

Source : (Auteure).

Bref, malgré la présence, à relative courte distance, du square Victoria (qui est un lieu agréable, bien aménagé et disposant d'atouts notables en terme, par exemple, de mobilier urbain), la trop grande distance entre les emplacements désignés par l'arrondissement et la « salle à manger à ciel ouvert » qu'aurait pu devenir le square, fait en sorte que ce potentiel ne se matérialise pas. Nous pouvons imaginer que, si les camions avaient été immédiatement collés sur le square (idéalement, sur Saint-Antoine, mais entre les deux sections du square Victoria), la dynamique de vitalisation observée dans cet espace aurait pu être très différente.

Le potentiel de vitalisation diminue avec la distance...

Des quatre études de cas que nous venons de présenter, nous pouvons dégager quelques commentaires généraux. Tout d'abord, il apparaît que, pour qu'un site ait même la possibilité de devenir un lieu vibrant de vie, la présence préalable d'une masse « naturelle » de transits de piétons est nécessaire. Si cela est un prérequis indispensable, ce n'est cependant pas un prérequis suffisant. Il faut aussi que l'emplacement réservé aux camions se situe directement à

proximité de cette masse de transits. Puis, il nous semble que la qualité ainsi que la diversité du mobilier urbain, directement à proximité, soient l'un des facteurs secondaires déterminants. De même, le niveau de végétalisation d'un lieu semble y favoriser la rétention des gens. Finalement, a contrario, le niveau de bruit lié à la densité de la circulation automobile, la saleté et la faible connectivité d'un lieu affectent négativement le potentiel de vitalisation des espaces que nous avons étudiés.

PARTIE 2 – VITALISATION NOTABLE

Dans cette seconde partie, nous présenterons les sites où la présence de camions de cuisine de rue a contribué à la vitalisation de l'espace : Musée McCord; Cité du Multimédia et square Dorchester. Dans tous ces sites, les camions de cuisine de rue ont, minimalement, été à même de ralentir les gens jusqu'à les retenir sur place. Dans le meilleur des cas, celui du square Dorchester, non seulement les gens ont-ils ralenti, puis se sont arrêtés, mais, plus encore, la présence des *food trucks* a complètement transformé le type d'interactions sociales se déployant dans cet espace, de même que son atmosphère.

Site du Musée McCord

Caractéristiques physiques du site

Situé à l'intersection de la rue Victoria et de l'avenue Président-Kennedy, le site du Musée McCord est quelque peu atypique. En effet, la rue Victoria, sens unique vers le sud, n'existe qu'entre la rue Sherbrooke et l'avenue Président-Kennedy. Le secteur est bordé, au nord, par l'imposant cam-

pus de l'université McGill tandis que le sud est essentiellement composé de tours de verre et de béton.



Figure 4.23 : Site McCord

Source : (Auteure).

Aisément accessible à partir de la station de métro McGill (lorsque l'on se souvient de la sortie à emprunter parmi la multitude des autres sorties possibles), le site est à l'écart de toutes les artères importantes du secteur. Considérant que la rue Victoria est enchâssée entre deux voies qui lui sont perpendiculaires, elle pourrait être une rue particulièrement paisible. Cependant, la présence d'un stationnement souterrain, dont l'entrée troue la façade aveugle qui délimite son côté ouest, génère un trafic automobile ténu, mais constant. Puis,

l'avenue Président-Kennedy, une voie à double sens, est plutôt passante. Outre le stationnement souterrain de la rue Victoria, deux autres stationnements souterrains, situés sur Président-Kennedy, sont visibles de l'intersection. Bref, ce quadrilatère est essentiellement aménagé pour l'automobile. D'ailleurs, à ce titre, c'est le site qui a, dans le cadre du projet-pilote de Ville-Marie, la plus faible moyenne de passages de piétons et de cyclistes à l'heure avec 336. À titre comparatif, le décompte de passages de piétons et de cyclistes le plus élevé que nous ayons observé, pour une heure d'un jour de semaine normal, est de 1 200 passages pour le site du square Victoria.²¹

Le site est, pour l'essentiel, bordé de tours à l'exception du côté est de la rue Victoria qui héberge le Musée McCord ainsi qu'une maisonnette d'un autre siècle. Le site est très minéralisé : le paysage s'y décline dans des tons de pierres grises, de béton et de verre teinté. Quelques jeunes arbres parsèment timidement le quadrilatère. L'ensemble du site était d'autant moins accueillant, à l'été 2014, qu'une large section de

²¹ Il s'agit ici des décomptes de passages effectués avant le début du projet-pilote de l'été 2014. Ces chiffres représentent donc le débit « naturel » du flot piétonnier et de cyclistes sur ces sites.

l'avenue Président-Kennedy était en construction. Par jour de grands vents – c'est-à-dire lorsqu'il devient impossible de lire une revue ou un journal confortablement ou encore lorsqu'il devient impossible de déposer un essuie-tout ou un verre de carton vide sur une table sans qu'ils ne s'envolent –, le site se transforme en corridor de bourrasques où tourbillonne la poussière des chantiers à proximité.

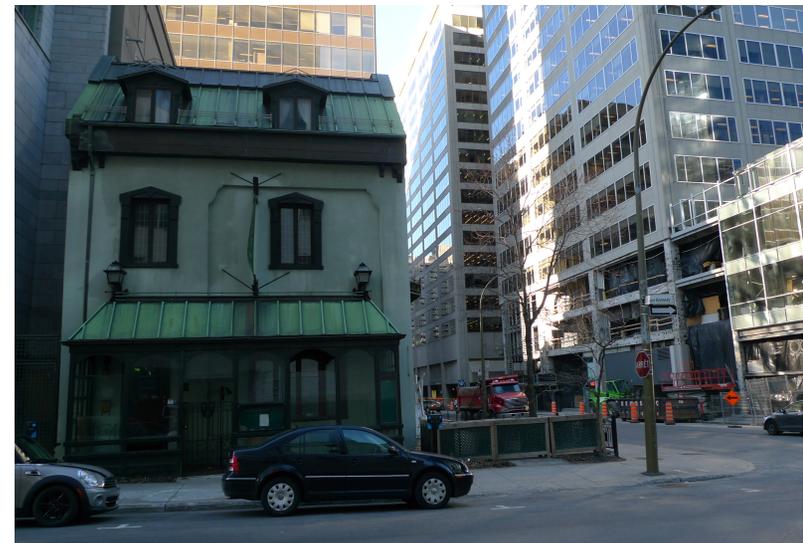


Figure 4.24 : Site McCord

Source : (Auteur).

Tout ceci étant, ce site a été retenu, car, depuis 2011, le Musée McCord aménage la rue Victoria et la transforme en

« Forêt urbaine ». À partir du mois de mai, Victoria devient piétonne, se pare de tables à pique-nique, de chaises surdimensionnées et de structures décoratives évoquant des arbres. La voie carrossable est aussi recouverte de grands tapis aux couleurs vives. Précisons toutefois que le stationnement souterrain, sur Victoria, demeure accessible et que la rue n'est donc, que partiellement piétonne. Le site accueille, de plus, un piano public ainsi que des spectacles tous les mercredis soir de l'été.



Figure 4.25 : « Forêt éphémère » sur la rue Victoria
Source : (Auteure).

Emplacement(s) sur le site

Le site du Musée McCord ne dispose que d'un seul emplacement, sur le côté est de la rue Victoria, à proximité de l'avenue Président-Kennedy. Vu cette disposition, le camion n'est visible ni de la rue Sherbrooke ni de la rue University qui sont les deux artères importantes du secteur.



Figure 4.26 : Emplacement McCord
Source : (Auteure).

Dynamique sociale du site

Avant que le site ne soit aménagé, à la fin de mai, ce quadrilatère en était un exclusivement de transit. Le flot diffus de travailleurs des tours à proximité et quelques étudiants de McGill empruntaient, d'un pas pressé, l'avenue Président-Kennedy en direction des artères importantes ou du métro. Il n'y avait à peu près aucun passage de piétons ou de cyclistes sur la rue Victoria. Les rares personnes qui fréquentaient le site étaient les travailleurs des chantiers de construction de l'avenue Président-Kennedy, en pause, et quelques chauffeurs de taxi, en attente, dans leur véhicule. Ici, aucune raison de flâner ou de se poser un moment. Toutes les façades donnant sur le trottoir sont des façades aveugles et sans intérêt. Puis le site est bruyant et venteux. De plus, une bonne portion du trottoir, du côté sud de Président-Kennedy, était impraticable, vu les chantiers en cours, forçant les piétons, n'ayant pas traversé au bon moment, à des manœuvres dangereuses d'évitements et de contournements sur la voie carrossable. À cela, il faut aussi ajouter la présence des stationnements souterrains où les automobilistes ne sont pas, à

l'entrée comme à la sortie, toujours courtois, forçant les piétons et les cyclistes à être aux aguets.



Figure 4.27 : Emplacement avant le début de la saison de restauration de rue

Source : (Auteur).

Considérant la transformation substantielle du site, grâce à l'initiative du musée McCord, il nous est difficile d'isoler l'impact des camions dans la dynamique de vitalisation de cet espace. Toutefois, les premières observations directes que nous avons effectuées sur le site, alors qu'un camion était présent, se sont faites alors que l'espace n'avait pas encore été complètement transformé en « forêt » éphémère.

Comme ce site accueille un emplacement pour un deuxième été consécutif, il y a déjà des « habitués ». La plupart des gens arrivent par petits groupes de deux ou trois. D'autres, curieux, s'arrêtent, lisent le menu et repartent. Un peu plus de 60 % des gens, debout sur le site – en attente de leur repas ou des curieux de passage –, sont vraisemblablement des travailleurs descendus des tours à proximité vu la quantité de complets-cravates et de cartes magnétiques portées à la ceinture ou aux revers des blousons. Une partie des gens repartent immédiatement d'où ils sont venus avec leur repas à la main. D'autres choisissent plutôt de manger, debout, à proximité du camion. Certains s'éloignent de quelques pas et s'assoient sur le rebord d'une des fenêtres du musée, alors même qu'ils pourraient utiliser le mobilier en place sur Victoria. Ce que d'autres, peu nombreux, ont, d'ailleurs, choisi de faire. Cette faible proportion – moins du quart – s'explique probablement par le fait que le site était alors encore en aménagement.



Figure 4.28 : Illustration de la présence sur le site

Source : (Auteure).



Figure 4.29 : Illustration de l'utilisation de l'espace

Source : (Auteure).

Puis, un groupe de jeunes gens décide d'investir un espace bétonné à proximité du camion. Assis en rond, à même le sol, ils discutent tranquillement au soleil en mangeant le repas qu'ils viennent d'acheter au camion. Puis, peut-être attiré par cet attroupement spontané de commensaux, un homme en costard transforme une structure de bois en « standing bar », y pose sa boisson et mange le repas qu'il vient d'acheter au camion. Une fois son repas terminé, il repart d'où il était venu. Quelques instants plus tard, le groupe de jeunes gens fait de même, dissolvant, par le fait même, la salle à manger éphémère qui existait un moment plus tôt. Avant de quitter les lieux, quatre des commensaux de la terrasse spontanée font un léger détour, retournent au camion et remercient le *food truckeur* : « Merci chef! C'était excellent. » Ils échangent de brefs sourires complices avec deux autres clients qui, au même moment, prennent leur commande et quittent les lieux.

Puis, un peu plus tard dans l'été, le piano a fait son apparition sur le site, nous laissant avec l'un de nos souvenirs préférés de l'été : à travers la valse des gens qui viennent et vont sur le site; s'assoient; mangent et repartent; une jeune fille s'assoit au piano et se met à jouer. Les notes s'envolent et

occupent tout l'espace de la rue Victoria. Un homme en complet veston-cravate, assis depuis un moment à l'une des tables à pique-nique, se retourne et écoute attentivement. La jeune fille cesse de jouer et esquisse un sourire gêné en direction d'une seconde jeune fille, assise à proximité, qui la complimente et la remercie. Après ce pur moment de bonheur éphémère et spontané, auquel à peine une poignée de gens ont assisté, la jeune fille s'est tout simplement levée et a continué son chemin, laissant derrière elle des sourires.

Plus tard en après-midi, les tables à pique-nique se remplissent tranquillement au rythme des travailleurs qui, ayant terminé leur journée, s'arrêtent sur les lieux avant de retourner chez eux. Un couple de jeunes professionnels, prenant un verre à l'une des tables,²² fait signe à un couple d'âges mûrs – peut-être les parents de l'un d'eux. Ils échangent poignées de mains et accolades. Assis, ils discutent en partageant un verre et regardent la valse de gens qui viennent et vont sur le site. Le site est de plus en plus achalandé, les gens étant attirés par le spectacle en plein air qui se déroule à proximité de la rue

²² Les mercredis soir d'été, lorsqu'il y a des spectacles, de l'alcool est vendu sur le site.

Sherbrooke. De jeunes professionnels, des familles, de nombreux enfants, des touristes et des étudiants occupent joyeusement toute la partie nord de la rue Victoria, profitant du beau temps et de la musique.



Figure 4.30 : « Forêt éphémère », piano et *food truck*

Source : (Auteure).

Les piétons qui passent sur la rue Sherbrooke, intrigués par l'aménagement des lieux, s'arrêtent, s'avancent sur le site, viennent pianoter ou repartent. Toutefois, de ces gens faisant un détour à partir de Sherbrooke, rares sont ceux qui se rendent jusqu'au camion qui est à l'extrémité sud de Victoria. En effet, l'emplacement réservé aux camions n'est pas intégré à l'aménagement de la rue Victoria et est, en fait, séparé

de l'espace aménagé par une série de poteaux délimitant, pour l'été, la zone piétonne. De plus, à partir de la rue Sherbrooke, le camion est à peu près invisible, pouvant aisément être confondu, à une telle distance, avec un camion de livraison. Et, en fait, même lorsque l'on se tient au milieu de la « forêt urbaine », il est quasi impossible de déduire qu'il s'agit d'un *food truck* puisque seul le devant du camion est visible.

Ceci étant, il n'en demeure pas moins que la présence d'un camion, sur le site, particulièrement à l'heure du lunch, modifie significativement la dynamique de la vie observée dans cet espace. À ce titre, la moyenne de passages de piétons, à l'intersection des rues Victoria et Président-Kennedy, a notablement augmenté passant d'une moyenne de 336 à l'heure, avant la présence d'un camion, à une moyenne de 644 lors de la présence d'un camion. Précisons, de plus, que cette moyenne de 644 passages pour une heure a été calculée au tout début de la saison, alors que l'aménagement de la rue Victoria n'avait pas encore été complété et qu'il n'y avait pas encore de piano sur les lieux. Bien que le site en soit demeuré un essentiellement de transit, la présence du camion ainsi que l'aménagement de la rue Victoria ont directement contribué à

générer, entre les immeubles, une vie qui, autrement, aurait été inexistante. En effet, la présence des camions-restaurants, aidée par l'aménagement de la rue Victoria, a permis une nette transformation de l'utilisation des lieux, passant d'un espace de transit à un espace public où les gens s'arrêtent.

Site de la Cité du Multimédia

Caractéristiques physiques du site

La Cité du Multimédia est un secteur en réaménagement qui se situe dans un quartier que l'on appelait autrefois le Faubourg des Récollets. Situé au sud du Quartier international et à l'ouest du Vieux-Montréal, ce secteur porte encore les marques physiques de son passé industriel :

À partir des années 1860, le quartier prend son envol industriel en raison, notamment, de la proximité de l'embouchure du canal de Lachine. Jusqu'en 1930, plusieurs manufactures et ateliers vont s'y établir. Au cours des années 1950 et 1960, le processus de délocalisation des emplois industriels et la fermeture du canal de Lachine en 1965 mettent un terme au dyna-

misme industriel du quartier. De plus, au cours des années 1960 et 1970, de grands projets urbains visant à moderniser le centre-ville viennent perturber son tissu urbanistique : c'est le cas, par exemple, de la construction de l'autoroute Bonaventure et de la construction de méga-structures comme la Place Bonaventure et la tour de la Bourse en périphérie du quartier. (Poitras 2002, 3)

Pendant une vingtaine d'années, ce morceau de ville va être quelque peu laissé à l'abandon. Bien que fortement déstructuré et dévitalisé, ce secteur de Montréal n'en demeure toutefois pas moins intéressant : avantageusement situé à proximité du canal de Lachine et du centre-ville, le quartier dispose aussi d'un cachet industriel, patrimonial et historique exceptionnel, certains allant même jusqu'à le qualifier de SoHo montréalais (Poitras 2002, 3).

À la fin des années 1990, souhaitant positionner le Québec à l'avant-scène de la nouvelle économie du savoir et des technologies de l'information et des communications, le gouvernement provincial, de concert avec la Ville de Montréal, met-

tent sur pied le projet de la Cité du Multimédia qui consistera à

[...] regrouper des entreprises sur un seul site dans des immeubles désignés. L'objectif visé par l'aménagement de cet ensemble immobilier est double : d'une part, stimuler la création [...] [d']emplois [...] dans le secteur du multimédia grâce à un programme de subventions du gouvernement du Québec et, d'autre part, favoriser la relance d'un ancien quartier industriel et d'entrepôt – le Faubourg des Récollets... (Poitras 2002, 2)

Le secteur accueille aujourd'hui, non seulement des entreprises qui œuvrent dans les nombreuses sphères du multimédia, mais également des galeries d'art. L'École de technologie supérieure (ÉTS) se trouve aussi à proximité. Il s'agit d'un secteur de Montréal en plein développement d'autant plus, qu'en 2013, suite à une entente entre l'ÉTS et l'Université McGill, qui s'étalera sur 25 ans, un nouveau quartier, le Quartier de l'Innovation, verra le jour dans le secteur (Froment 2013). Ce nouveau quartier, qui se veut, selon les promoteurs, « un écosystème d'innovation au cœur

de la ville », englobera la Cité du Multimédia, la Cité du commerce électronique, ainsi qu'une partie de Griffintown, de la Petite-Bourgogne et de Pointe-Saint-Charles (quartier-innovationmontreal.com).

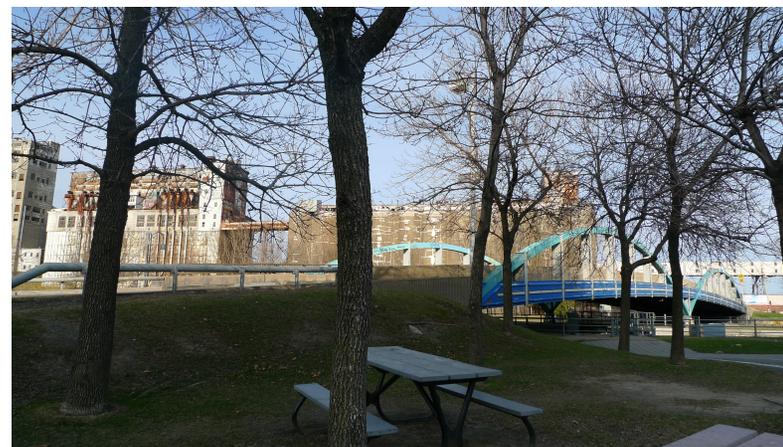


Figure 4.31 : Site Cité du Multimédia

Source : (Auteur).

Le site, comme tel, se situe sur la rue de la Commune Ouest à proximité de la rue Brennan. Vu la topographie des lieux, la morphologie urbaine et la trame viaire sont quelque peu atypiques, s'éloignant des angles droits de la trame orthogonale habituelle. En fait, la présence du canal de Lachine organise largement l'ensemble de ce secteur et y ajoute un cachet particulier. Le cachet est d'autant plus particulier que le site

offre une vue imprenable sur le Silo no 5, le Silo Lindseed Oil et l'Élévateur à farine Five Roses.



Figure 4.32 : Site Cité du Multimédia

Source : (Auteure).

La morphologie particulière des lieux est aussi accentuée par la présence de la rue Mill qui enjambe le canal de Lachine – comprenant deux voies carrossables et une bande cyclable. Outre cette bande cyclable surélevée, une piste cyclable traverse aussi le site, le long du canal. Elles sont toutes deux très utilisées, à un point tel que le site accueille davantage de cyclistes que de piétons. Un arrêt d'autobus se situe aussi directement sur le site, au coin de la Commune.

Le site dispose de cinq tables à pique-nique dans un espace gazonné situé entre la rue de la Commune Ouest et le viaduc Mill. Si le nord du quadrilatère est essentiellement un espace minéralisé, le sud du site, sur les bords du canal, est plutôt végétalisé.

Emplacement(s) sur le site

Le site de la Cité du Multimédia dispose de deux emplacements sur le côté est de la rue de la Commune Ouest. Les emplacements se situent entre l'espace réservé pour les autobus qui s'arrêtent au coin et un espace réservé pour le stationnement de motocyclettes.



Figure 4.33 : Les emplacements, sur ce site, commencent à la hauteur de l'automobile grise

Source : (Auteure).

Dynamique sociale du site

Lorsque nous avons étudié le site, à la fin du mois d'avril, alors qu'il n'avait pas encore pris ses couleurs d'été, le lieu en était essentiellement un de transit. Vu l'ampleur de l'espace occupé par les voies carrossables, le site est essentiellement aménagé pour les automobilistes et pour les cyclistes. Les pistes cyclables sont ici de véritables autoroutes. Puis, le site n'est pas très accueillant pour les piétons qui arrivent du nord et se dirigent vers le sud. En effet, vu la largeur de la rue de la Commune à la hauteur du viaduc de la rue Mill et la configuration des feux de circulation, les piétons doivent attendre longtemps avant de pouvoir traverser de façon sécuritaire.

Néanmoins, le parc linéaire qui longe le canal de Lachine était relativement fréquenté – accueillant plus de 80 % des gens présents dans cet espace. Si la rue de la Commune Ouest était à peu près déserte, les abords du canal accueillent son lot de joggeurs, de marcheurs et de promeneurs de chien. Aux moments où nous avons observé le site, avant le début du projet-pilote, les flâneurs se faisaient rares, la majo-

rité des gens traversant rapidement les lieux à la marche, à la course ou encore en vélo.



Figure 4.34 : Illustration des caractéristiques du site

Source : (Auteure).

Lorsque nous sommes retournées sur le site, au milieu du mois de juin, l'utilisation des lieux avait complètement changé. Il faut d'abord souligner que le retour des feuilles et de la végétation a grandement amélioré l'esthétique et l'atmosphère du site. À ce titre, de tous les sites que nous avons étudiés, c'est celui où l'écart ressenti, en termes de confort et de convivialité, nous a semblé le plus grand. En effet, les premières fois où nous avons visité le site, nous l'avions trouvé désagréablement bruyant et inhospitalier. Or,

le retour de la végétation a grandement atténué le bruit de la circulation ambiante, ce qui a rendu le site beaucoup accueillant.

Ainsi, lorsque nous y sommes retournés, par une magnifique journée de juin, toutes les tables de pique-nique étaient occupées. En fait, toutes les surfaces où il était possible de s'asseoir pour manger étaient occupées : le quai, en contrebas, en plein soleil, était bondé de gens discutant joyeusement; même chose pour les rebords du canal. Un petit groupe mange à l'ombre du pont de la rue Mill. Lorsqu'ils quittent l'espace ombragé, leur repas terminé, un jeune couple vient vite prendre leur place. De même, les gens se relaient à bon rythme aux tables de pique-nique qui se remplissent dès que des places se libèrent. Le partage de ces tables communes engendre quelques discussions entre étrangers et beaucoup de sourires. Minimale, tous les nouveaux arrivés, repas à la main, demandent avec politesse s'ils peuvent s'asseoir. Après ces quelques formules de politesse échangées, la discussion continue parfois ou s'éteint naturellement, chacun retournant à son repas ou à ce qu'il faisait précédemment. Faisant la file à l'un des deux camions présents sur le site, un jeune homme

hèle un ami, assis à l'une des tables, ayant besoin, semble-t-il, de davantage de précision sur sa commande.

La pente gazonnée, sur le côté du pont de la rue Mill, est parsemée d'une douzaine de personnes qui mangent, à l'ombre des arbres, leur lunch ou un plat acheté à l'un des camions. Quelques personnes s'agglutinent aussi autour d'un kiosque d'information à la recherche d'ombre. Un groupe d'étudiantes et d'étudiants de l'ÉTS flâne un moment, couchés dans l'herbe, à proximité du kiosque, puis retournent, leur pause terminée, vers l'université.

Les nombreux bancs publics, disposés le long du canal de Lachine, sont, eux aussi, pleins. Le parc linéaire du canal est encore aussi fréquenté par des joggeurs, des cyclistes et des passants en transit. Des cyclistes s'arrêtent à l'un des camions, commandent et repartent leur repas terminé. D'autres cyclistes s'arrêtent, curieux, aux camions puis repartent sans rien commander.

Ici, l'espace délimité par les camions, les tables à pique-nique et la pente gazonnée constitue un lieu de commensalité. La présence des camions, posés à proximité des tables, vient structurer l'espace et lui donner un sens : celui d'un casse-

croûte à ciel ouvert. La synergie entre l'esprit de commensalité généré par les camions de restauration de rue et le caractère accueillant des lieux engendre, sur ce site, une vie intense et joyeuse. Ici, il y a clairement un sentiment de proximité dans la distance, un sentiment de virtuellement partager un moment commun entre des gens qui, au demeurant, restent des étrangers.



Figure 4.35 : Illustration de la vie sur le site

Source : (Auteure).

Dans le cas du site de la Cité du Multimédia, les camions ont réussi à ralentir le mouvement des corps dans l'espace, transformant un lieu de transit en un espace où l'on se pose un

moment, à l'ombre des arbres, pour manger un morceau avec d'autres. Vu la présence des tables à pique-nique, il est plus que probable que des gens se seraient arrêtés sur les lieux nonobstant la présence des *food trucks*. Ceci étant, l'effet de triangulation et l'esprit de commensalité engendrés par les camions de cuisine de rue participent nettement à l'esprit festif et de cette impression de proximité dans la distance. En effet, les nombreuses interactions légères et souvent éphémères – une bonne trentaine, particulièrement aux tables à pique-nique – que nous avons pu observer dans cet espace ont notamment été rendues possible grâce à la reconnaissance que tous, à ce moment, partageaient un goût commun : la nourriture de rue. Sur la base de ce goût commun, il devient alors aisé, ou à tout le moins socialement acceptable, d'interagir ou de simplement partager passivement un espace de proximité sociale.

Site du square Dorchester

Caractéristiques physiques du site

Aménagé entre 1879 et 1880, le square Dorchester est l'une des plus vieilles et des plus vastes places publiques du centre-

ville de Montréal. Avec la place du Canada, il a été classé site patrimonial, en 2012, par le Conseil du patrimoine de Montréal. Les deux espaces ne formaient, autrefois, qu'une seule entité appelée square Dominion. Toutefois, à partir de 1967, les deux portions prendront des noms différents. La place du Canada, située au sud du boulevard René-Lévesque, est, à l'été 2014, en plein réaménagement. Quant au square Dorchester, il fut réaménagé entre 2009 et 2011 dans le respect de sa forme et de son langage paysager d'origine. Selon le Conseil du patrimoine, les deux squares revêtent une importance particulière, tant au niveau local que national, vu l'exceptionnelle qualité architecturale des bâtiments qui les entourent – témoins de près de deux siècles d'évolution urbaine et architecturale –, mais vu aussi le caractère unique de leur esthétique ainsi que de leur importance comme lieux de rassemblements civils et politiques dans l'histoire de la ville (Conseil du patrimoine de Montréal, s.d.).

Aisément accessible à partir de n'importe quel mode de transport, dont par le métro Peel, le site, notamment bordé par l'édifice Dominion Square (construit en 1929), l'édifice de la Sun Life (1918), par la Banque Canadienne Impériale de Commerce (1962), par Le Windsor (1906), puis, un peu

plus au sud, par la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde (1878), a un cachet unique, à la fois monumental et chic. La présence de ces bâtiments de prestige, incarnant diverses formes de pouvoir, a d'ailleurs, à une autre époque, donné au square le surnom de « Carré de la puissance ».



Figure 4.36 : Site Dorchester

Source : (Auteure).

La rue Metcalfe, sens unique vers le sud, est très passante, mais le bruit de la circulation semble s'estomper au contact de la verdure abondante du square. À midi, une bonne partie du site est en plein soleil quoique les nombreux arbres, matures, offrent toujours des zones d'ombres. Le site, magnifiquement aménagé, s'inspire du langage formel des premiers squares londoniens, combinant le modèle classique de l'allée

régulière et de l'allée diagonale (Direction de la culture et du patrimoine 2011, 81). L'effet de géométrie est renforcé par la présence du monument aux héros de la guerre des Boers qui, se trouvant à la confluence des diagonales, crée, naturellement, un point de convergence. Toutes les allées du square sont bordées de bancs publics offrant une diversité de perspectives sur la vie du square et des rues adjacentes. Bordé par la rue du Square-Dorchester, la rue Metcalfe, le boulevard René-Lévesque et la rue Peel, le site est d'une propreté irréprochable. Situé à l'écart des artères commerçantes majeures du secteur, le site n'en demeure pas moins un nœud de transit important, à la confluence de plusieurs voies et modes de transport.



Figure 4.37 : Site Dorchester

Source : (Auteure).

Emplacement(s) sur le site

Le site du square Dorchester dispose de trois emplacements sur le côté ouest de la rue Metcalfe. Ils sont ainsi collés sur le square, à la hauteur d'une des allées centrales, en droite ligne avec le monument aux héros de la guerre des Boers. Les emplacements bénéficient d'un large trottoir – environ 2,40 mètres – où la clientèle peut faire la file tout en laissant assez d'espace libre pour les gens en transit.



Figure 4.38 : Emplacements Dorchester

Source : (Auteure).

Dynamique sociale du site

Îlot de verdure au milieu des tours de verre et de béton, le square Dorchester accueille, dès les premiers jours de beaux temps, son lot de flâneurs, de touristes et de travailleurs en pause. En raison de la présence du Centre Infotouriste de Montréal, sur la rue du Square-Dorchester, le site est un point d'arrêt important pour les touristes, d'autant plus que de nombreux autobus voyageurs s'arrêtent sur la rue Peel, à proximité du boulevard René-Lévesque. Les nombreux travailleurs, qui viennent et vont, de l'édifice de la Sun Life génèrent aussi une présence constante de piétons aux abords du square. La rue Metcalfe est d'ailleurs une rue de transit achalandée; nous y avons calculé une moyenne de 888 passages de piétons et de cyclistes à l'heure, lors d'une journée normale de semaine, sans la présence des camions de restauration de rue.

Ainsi, tout au long de la journée, les gens *piquent* à travers le square; s'y arrêtent un moment pour fumer ou manger; s'y posent au soleil pour lire ou encore s'y arrêtent pour discuter brièvement avant de repartir. Sur l'heure du lunch, la majorité des gens qui occupent ou traversent le square sont, selon

leurs apparences soignées, des travailleuses et des travailleurs des tours à proximité. Les tailleurs et les vestons-cravates dominant largement le paysage vestimentaire. Après la vague des travailleurs du tertiaire supérieur, en pause dîner, le square est plutôt utilisé par des gens plus âgés et des flâneurs de tout acabit. Par temps frais, les gens utilisent surtout les bancs situés à proximité de la vespasienne, à l'extrémité nord du square, qui se trouvent, en mi-journée, en plein soleil, alors que le sud du square se trouve dans l'ombre de la tour de la CIBC.

De tous les sites étudiés, celui du square Dorchester est celui qui a le mieux réussi en terme de rétention des utilisateurs. En effet, le square était déjà un lieu fréquenté, mais, avec l'arrivée des camions de restauration de rue, la place s'est littéralement transformée en salle à manger à ciel ouvert. Ici, la très large majorité des gens – au moins 90 % – qui font la file aux camions décident de rester sur les lieux une fois servis. Alors que nous y étions, lors d'une très belle journée de mai, tous les bancs, aussi loin que notre regard pouvait porter, étaient occupés. En fait, à un certain moment de l'heure du lunch, toutes les surfaces pouvant faire office de banc étaient occupées : la bordure des allées, les marches du mo-

nument de la guerre des Boers et les saillies de béton de toutes sortes.



Figure 4.39 : Illustration de la vie sur le site

Source : (Auteure).



Figure 4.40 : Illustration de la vie sur le site

Source : (Auteure).



Figure 4.41 : Illustration de la vie sur le site

Source : (Auteure).

Sur l'heure du midi, les travailleurs arrivent, le plus souvent, par petits groupes de deux ou trois et discutent en attendant d'être servis. Un homme seul, en veston-cravate, dînant sur l'un des bancs du square croise, par hasard, une connaissance. Ils discutent un instant de nourriture puis se quittent, chacun retournant à ses occupations. D'autres se sont donné rendez-vous au square, font la file, mangent, discutent, puis, leur repas terminé, repartent, après les salutations d'usage, chacun dans la direction d'où il était venu. Les rencontres impromptues sont, ici, étonnamment fréquentes. En fait, c'est le seul site où nous avons observé, à plus d'une reprise – soit 2 ou 3 occurrences dans un intervalle d'environ 3 heures –,

de telles rencontres. Et encore beaucoup de travailleurs qui *piquent* à travers le square.



Figure 4.42 : Illustration de la vie sur le site

Source : (Auteure).



Figure 4.43 : Illustration de la vie sur le site

Source : (Auteure).

Lorsque les camions sont présents, le site, sur l'heure du midi, est bouillonnant de vie. Bien entendu, sans les camions, le square était déjà fréquenté, mais, en leur présence, l'atmosphère change complètement. Le square prend alors un air de fête, les gens discutent joyeusement entre eux, prennent des photos de leur lunch et des camions, discutent avec leurs voisins de bancs, demandent poliment s'ils peuvent s'asseoir, échange des sourires. Et, sans surprise, lorsque nous avons demandé aux restaurateurs de rue quel était le palmarès de leurs sites préférés, ils ont quasiment tous mentionné le square Dorchester en premier. La beauté du site; le fait que les camions soient collés sur le square; la multitude de choix pour s'asseoir, tant à l'ombre qu'au soleil; la qualité du mobilier urbain; le flot « naturellement » élevé de piétons; la richesse botanique des lieux et le fait qu'il y ait plus d'un camion sur le site sont tous des facteurs importants de la réussite qu'on y constate. Parmi tous ces facteurs importants, revenons, un instant, sur le fait que ce site comprend trois emplacements.

Le fait qu'il y ait trois camions de cuisine de rue sur place contribue nettement à la vitalisation des lieux. Et, cette dynamique, liée à la présence de plusieurs camions sur un même site, se véri-

fie dans tous les événements qui ont intégré plusieurs camions : les Survenants; les Premiers Vendredis ou encore le Marché des Possibles. En effet, cette diversité alimentaire permet d'attirer davantage de gens, de rejoindre différents intérêts et goûts alimentaires. Cette diversité alimentaire, favorise aussi, par le fait même, une plus grande diversité sociale ne serait-ce qu'en terme alimentaire. Finalement, cette diversité culinaire favorise aussi un plus haut potentiel de partage. En effet, nous avons observé, entre autres au square Dorchester, des amis faire la file à des camions différents pour, ensuite, se rejoindre et partager ce qu'ils avaient respectivement acheté.

Au demeurant, c'est le site où la présence des camions de restauration de rue engendre le plus fortement une synergie entre leur présence, le cadre bâti et l'environnement social. En effet, ici, les *food trucks*, vu leur immédiate proximité au square, s'y intègrent parfaitement, faisant partie, l'espace de quelques heures, du square même. Puis, les camions, bénéficiant d'un espace urbain agréablement aménagé, ont la possibilité de soutenir un esprit de commensalité plus notable et substantiel. En effet, comme, sur ce site, la très large majorité des gens commandant aux camions choisissent de rester sur les lieux, d'une part, mais aussi, d'autre part, comme les camions sont visuel-

lement présents dans le paysage urbain, un sentiment de commensalité fort s'y développe. Ce sentiment de commensalité se déploie à partir du repas virtuellement partagé entre étrangers, à proximité de ceux qui l'ont cuisiné et servi. Cette proximité des camions, leur présence visuelle constante dans l'espace, renforce, en effet, l'esprit de commensalité : les restaurateurs de rue constituent, en quelque sorte, à l'instar des repas formels, les hôtes de ce repas, les responsables de l'événement que tous ont en commun.

Les gens donnent, sur ce site, l'impression de partager un moment en commun, de faire partie d'un même groupe, venus en un même lieu, manger de la nourriture issue de la culture de la cuisine de rue. Ici, un ensemble d'étrangers, le temps d'un lunch, partagent des intérêts communs dans un espace commun. À ce titre, l'un des indicateurs importants de l'appréciation du lieu est le fait que les gens restent longtemps sur le site, étant même prêts à s'asseoir par terre ou à manger debout plutôt que de quitter les lieux. Un autre de ces indicateurs importants est le fait que les gens s'y donnent rendez-vous, exprimant, par le fait même, leur appréciation positive des lieux. C'est d'ailleurs l'un des rares sites où nous

avons pu clairement observer, à plus d'une reprise, un tel comportement.

L'incontournable spatialité de la socialisation ou de l'importance de la structuration et de la lisibilité de l'espace pour favoriser la proximité physique

Outre l'importance de toute une série de facteurs déterminants (la présence d'un mobilier urbain diversifié et de qualité; richesse et maturité de la végétation; niveau de connectivité du lieu; qualité esthétique du cadre bâti environnant; qualité de l'aménagement; diversité de l'offre alimentaire), ces trois sites mettent de l'avant un dernier facteur important dans la capacité qu'ont les camions de participer à la vitalisation d'un espace : la structuration de l'espace.

En effet, si, dans tous les sites que nous avons étudiés, les camions de restauration de rue engendrent un certain effet de triangulation, une certaine proximité physique entre les gens présents est nécessaire pour vitaliser un espace. Une impression minimale de structuration de l'espace ainsi qu'une certaine proximité physique entre les commensaux sont nécessaires à la

pleine vitalisation d'un espace. Dans le cas du site de la Cité du Multimédia, par exemple, l'usage délimite clairement un espace qui va des camions, aux tables à pique-niques et jusqu'à la pente gazonnée sur le côté du pont de la rue Mill. Là, se concentrent, dans l'espace, des commensaux créant, par le fait même, un usage, un espace de socialisation et donc un espace lisible. Au risque de nous répéter, la répartition des corps dans l'espace et leur distance sont importantes.

Cette remarque nous permet aussi de nuancer la question du flot « naturel » de piétons nécessaire à la vitalisation d'un espace interstitiel. Lorsque l'espace est relativement petit – comme c'est le cas du site du Musée McCord, par exemple –, la quantité, la masse de gens présents dans cet espace n'a pas besoin d'être très grande pour générer une vitalisation de cet espace. D'autant plus que, dans le cas du site du Musée McCord, l'espace est déjà relativement bien délimité par le corridor de la rue Victoria ainsi que par l'aménagement des lieux. Cependant, dans un espace vaste comme celui du square Dorchester, pour arriver au même effet de vitalisation, une quantité beaucoup plus grande de gens stationnaires est nécessaire. L'effet de triangulation, tout comme l'effet de

commensalité pourrait rapidement se dissiper dans un espace aussi ouvert que le square Dorchester. Or, tel n'est pas le cas.

Si, dans le cas de la Cité du Multimédia, les commensaux se concentrent dans un espace dont la géométrie s'approche du triangle, dans le cas du square Dorchester, cette forme s'approche davantage du rectangle. En effet, au square Dorchester, l'effet de triangulation perdure sur une superficie relativement vaste, favorisé, en cela, par une masse critique de commensaux se répartissant densément dans l'espace. Ainsi, se concentre, dans cet espace rectangulaire – qui va des camions, sur la rue Metcalfe, jusqu'au monument aux héros de la guerre des Boers, puis de l'allée centrale en droite ligne avec les emplacements des *food trucks* et jusqu'à l'allée à proximité de la rue Square-Dorchester, au nord du square –, une masse suffisamment importante de gens pour maintenir l'esprit de commensalité qui s'y déploie et, par le fait même, structurer l'espace. Dès lors, un nouveau venu sur les lieux est rapidement à même de lire ce qui s'y passe et où. L'usage du lieu, issu de la présence spontanée et stationnaire d'une masse de gens partageant une même activité, délimite ici clairement l'espace. La présence de camions de restauration de rue réussit ici à structurer l'espace en le transformant visiblement en une vaste salle à manger à ciel ouvert.



Figure 4.44 : Square Dorchester

5. CONCRÉTISATION DU POTENTIEL DE VITALISATION DE LA CUISINE DE RUE À MONTRÉAL : UNE QUESTION DE CADRE PHYSIQUE ET DE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le potentiel de vitalisation de la cuisine de rue, comme nous l'avons vu à travers nos sept études de cas ainsi qu'à travers notre revue de littérature, est fortement influencé par le décor urbain qui l'entoure. Dans le présent chapitre, nous reviendrons sur les paramètres et facteurs qui influencent le plus fortement ce potentiel. Nous reviendrons également sur les éléments du cadre réglementaire montréalais qui ont le plus d'impact sur l'actualisation de ce potentiel.

Dans le présent rapport, nous avons voulu répondre à trois questions complémentaires : la cuisine de rue peut-elle être un vecteur de (re)vitalisation urbaine à Montréal et, si oui, dans quelle mesure et selon quels types de conditions? Afin de reprendre les éléments de réponse développés, dans les chapitres précédents, nous avons inclus à la page 169, un tableau synthétisant nos observations sur les paramètres et facteurs qui, dans la littérature scientifique sur le sujet, sont

identifiés comme les déterminants les plus importants pour évaluer le potentiel de vitalisation de la cuisine de rue. Nous nous y reporterons tout au long du présent chapitre.

En examinant nos observations et nos résultats à la lumière des connaissances et théories existantes, nous donnerons une portée plus générale à notre étude en dégagant, au-delà des sept cas spécifiques, des régularités, des invariants, qui permettront de mieux comprendre le phénomène de la vitalisation induite par les camions-restaurants. Puis, à un niveau plus pratique, cette montée en généralité nous permettra de dégager des repères quant aux éléments à prendre en compte au sein des arrondissements souhaitant implanter durablement une culture de restauration de rue.

Vitalisation : piétons + distance relative + confort sensoriel + structuration

Tant notre étude multicas que la littérature existante soulignent que si la cuisine de rue peut être un catalyseur d'interactions sociales, un vecteur de la fonction sociale de la rue et, partant de là, un vecteur de vitalisation, cela n'est pleinement possible qu'à l'intersection de certains facteurs

contextuels. À ce titre, nous aimerions attirer l'attention du lecteur sur la différence notable entre la somme des moyennes pour la section « tenue » (25,2) et pour la section « notable » (36) [voir « Total “physiques” + “sensorielles” » du Tableau 5.2]. Ce contraste quantifié illustre bien, succinctement et schématiquement, le rôle important que joue la qualité des emplacements dans la concrétisation du potentiel de vitalisation de la restauration de rue.

Parmi tous ces facteurs, trois ressortent, au final, comme des conditions nécessaires et suffisantes à la vitalisation d'un site : la « proximité relative entre les camions et le corridor principal de transit »; un « effet de structuration » élevé et la « proximité relative entre les camions et les diverses aménités du site » [voir les valeurs moyennes pour ces indicateurs dans le Tableau 5.2]. En effet, la co-présence de ces facteurs a, dans tous les cas, engendré une vitalisation notable des sites observés. Si la première condition – la proximité de l'emplacement par rapport au corridor principal de transit piétonnier – a une portée générale, les deux autres conditions – l'effet de structuration et la proximité camions/aménités – ont une portée limitée dans la mesure où elles influencent l'intensité (élevée) de la vitalisation observée. Nous revien-

drons, dans le détail, sur chacun de ces facteurs dans les pages qui suivent.

Paramètres « méso » : densité, caractéristiques de la population environnante et proximité d'un flot de piétons

Parmi les conditions nécessaires à la concrétisation du potentiel de vitalisation de la cuisine de rue, la présence préalable d'un flot de piétons est un premier élément indispensable, une condition nécessaire. En effet, pour qu'un *food truck* soit à même de favoriser un effet de triangulation et de catalyser des interactions sociales légères autour de lui, encore faut-il qu'il y ait, préalablement, une présence minimale et continue d'individus sur les lieux. Sans cette présence minimale préalable, entre les immeubles, il devient à peu près impossible qu'un espace soit vitalisé.

Cet aspect, qui semble évident, de prime abord, est, en fait, la résultante de variables comme la densité de la population; le type de zonage (résidentiel ou commercial, par exemple); le type de bassins d'emplois à proximité ainsi que des caracté-

ristiques socioéconomiques de la population à proximité des sites désignés.²³ La facilité d'accès au site – particulièrement à pied – de même que la plus ou moins grande connectivité du site, par rapport au secteur large qui l'entoure, influencent aussi le niveau de piétons « naturellement » présent entre les immeubles.

À ce titre, le cas du site Marmier est un contre-exemple qui met bien en évidence la nécessité d'une présence minimale de piétons pour la vitalisation d'un espace. Il s'agit en effet d'un espace de qualité – tant en terme de caractéristiques physiques que sensorielles [voir, notamment, le « Total “physiques” + “sensorielles” » pour ce site dans le Tableau 5.2] – où il n'y a cependant pas suffisamment de gens pour qu'un *food truck* soit à même d'activer l'espace autour de lui.²⁴ Et, dans ce cas-ci, tout comme dans le cas de l'Hôpital Maison-neuve-Rosemont d'ailleurs, la faible présence de piétons

²³ Voir Annexe 1 pour un survol des caractéristiques socioéconomiques des arrondissements de Ville-Marie et de Rosemont–La Petite-Patrie.

²⁴ Comme nous n'avons pas été à même de visiter ce site, avant le début de la saison de la restauration de rue, nous ne disposons pas de données sur le nombre de passages « naturels » de piétons pour ce site. Ceci dit, selon nos observations, alors qu'un camion-restaurant était présent, le nombre de passages, à proximité de l'emplacement désigné, se situait en dessous de 270 passages à l'heure.

entre les immeubles est largement attribuable à la morphologie des lieux : ces sites sont enclavés, peu connectés aux quartiers qui les entourent et moyennement faciles d'accès à pied. En effet, en plus des facteurs mentionnés précédemment, la morphologie d'un secteur influence aussi le niveau de fréquentation des espaces interstitiels par les piétons.

Dans le cas du site Marmier, il y a bien la piste cyclable des Carrières qui le traverse, mais, d'une part, l'emplacement réservé aux camions de restauration de rue n'est pas automatiquement visible de celle-ci. Puis, d'autre part, cette piste est une « autoroute », les gens qui l'utilisent sont en mode transit et non pas en mode « déplacement de plaisance ». Soulignons d'ailleurs, à ce sujet, que cela est vrai pour l'ensemble des pistes cyclables que nous avons pu observer – celle qui traverse le site de la Cité du Multimédia tout comme celles à proximité des sites de l'université Concordia et du square Victoria : elles sont un mode de transit rapide et non pas un corridor de loisir. En fait, la présence d'une piste cyclable, à proximité d'un site désigné, n'influence que très marginalement l'achalandage aux camions. Au final, une présence minimale et continue d'individus allant à pied, bien davantage que des individus à vélo, est ce qui a un impact sur le niveau

de présence entre les immeubles et sur l'achalandage. Sans cette première condition, il devient impossible d'envisager une vitalisation de l'espace et, ce, même si, par ailleurs, le site est agréable, confortable et bien aménagé.

Bref, une présence minimale préalable d'individus à pied, nonobstant la présence des restaurateurs de rue, est une condition de base nécessaire pour qu'ils engendrent une vitalisation de cet espace. C'est la fondation, le socle à partir duquel tout le reste peut s'ériger. Répétons-le, les camions ne sont pas « magiques ». Un camion, à lui seul, n'a pas la capacité d'attirer une masse de piétons dans un espace jusque-là désert. Ceci dit, ils sont à même de capitaliser, lorsque certaines conditions secondaires sont aussi présentes, sur un flot de piétons déjà présent. Précisons d'ailleurs, à ce titre, que le nombre de piétons minimalement nécessaire varie en fonction de l'échelle du lieu.

En effet, lorsque l'espace temporairement habité par des restaurateurs de rue est relativement petit – comme c'est le cas du site McCord, par exemple –, la quantité, la masse de gens présents dans cet espace n'a pas besoin d'être très grande pour générer une vitalisation de cet espace. Toutefois, dans

un lieu beaucoup plus vaste comme celui du square Dorchester, par exemple, pour arriver au même effet de vitalisation, une quantité beaucoup plus grande de personnes est nécessaire.

Rappelons que, lors du choix des sites, dans Ville-Marie, la question de l'achalandage figurait parmi les paramètres pris en compte par l'arrondissement. Si du point de vue de la viabilité économique de la restauration de rue cela est une très bonne chose, du point de vue que nous avons adopté, soit celui de la vitalisation, cela ne suffit pas. En fait, même du point de vue de la viabilité économique, il s'agit là d'une condition minimale qui requiert, en plus, un paramètre supplémentaire : un arrimage fin entre « site » et « emplacement ».

Arrimage « méso » et « micro »

En effet, si un site – un quadrilatère, par exemple – peut disposer d'un achalandage de piétons élevé, l'emplacement, c'est-à-dire la position précise du camion sur le site, doit être tel que celui-ci soit à même de capter une partie de ce flot [voir « Proximité relative entre le/les camions et le corridor

principal de transit » du Tableau 5.2]. Sur ce point, la comparaison de la vitalisation engendrée, ou non, par la présence de camions sur les sites observés met clairement en évidence le rôle de ce facteur clef : sur les trois sites où nous avons observé une vitalisation notable, les camions se trouvaient, sans exception, à proximité du corridor principal de transit piétonnier tandis que, pour les quatre sites où la vitalisation observée fut ténue, les emplacements se trouvaient tous relativement loin du corridor principal de transit [voir Tableau 5.2]. Sans vouloir abuser du langage de la statistique, l'on peut ici parler d'une corrélation parfaite. La proximité entre le/les camions et le corridor principal de transit est donc une condition nécessaire à la vitalisation d'un emplacement. Cependant, comme nous le verrons plus loin, ce facteur n'assure pas, à lui seul, la vitalisation d'un site. En effet, d'autres facteurs doivent aussi intervenir pour qu'une vitalisation de l'espace se concrétise.

Bref, tant pour la réussite économique des restaurateurs de rue que pour une vitalisation réussie, les camions doivent se trouver directement à proximité du corridor principal de tran-

sit piétonnier.²⁵ À ce titre, une première ligne directrice serait que coller les emplacements le plus près possible du flot « naturel » de piétons est le choix optimal tant pour la réussite économique des restaurateurs de rue que pour le potentiel de vitalisation d'un site donné. Cette première ligne directrice s'applique particulièrement dans les cas où un site ne se trouve pas aux abords d'un parc ou d'une place comme dans le cas de l'université Concordia ou du square Victoria.

Précisons, pour finir, que ce facteur déterminant ne se réduit pas à utiliser un ruban à mesurer lors de la désignation des emplacements. En effet, outre la simple distance en mètres, la morphologie des lieux joue aussi : dans un site ouvert comme le square Dorchester, par exemple, comme les camions sont aisément visibles à partir d'une multitude de points dans l'espace, le nombre de mètres, en tant que tel, est moins important. À contrario, sur des sites comme ceux de l'université Concordia ou du square Victoria, où les camions ne sont vi-

²⁵ Soulignons d'ailleurs que, pour tous les sites que nous avons observés, un corridor principal de transit a toujours été assez aisément et assez rapidement (en moins d'une heure d'observation) discernable. Il y a, en effet, une étonnante constance dans le comportement des passants, dans la façon dont ils naviguent un espace donné (Gehl 2011; 2012; 2013).

sibles qu'à partir des intersections, le nombre de mètres devient fondamental [voir « Proximité relative entre le/les camions et le corridor "naturel" de transit » du Tableau 5.2]. En effet, dans ces deux cas, la trop grande distance entre les emplacements désignés et le corridor principal de transit piétonnier entrave significativement la vitalisation de ces sites alors qu'ils disposent pourtant d'un achalandage piétonnier élevé.

Les responsables, au sein des arrondissements concernés, pourraient ainsi, tout en conservant les paramètres qu'ils utilisent déjà – dont la question de l'achalandage –, ajouter ce facteur déterminant – la distance par rapport à l'achalandage – à leur processus de désignation des emplacements. De même, les éléments contextuels que nous avons mentionnés précédemment – densité de la population à proximité lors des heures d'opération de la restauration de rue; caractéristiques socioéconomiques de la population environnante; caractéristiques morphologiques des sites – constituent des facteurs préalables qui devraient idéalement être pris en compte lors du processus de désignation des sites. Au demeurant, comme ces paramètres influencent directement la quantité de piétons présents entre les immeubles, ce sont aussi des éléments es-

sentiels à la vitalisation que peuvent engendrer les restaurateurs de rue.

Ceci étant, ces paramètres et facteurs, bien que très importants, constituent, en quelque sorte, une condition plancher, une condition minimale, mais non suffisante. La quantité ne suffit en effet pas. Si un achalandage « naturel » est un point de départ nécessaire, il ne s'agit toutefois pas d'une condition suffisante à la vitalisation d'un espace, loin de là. Les cas des sites de l'université Concordia et du square Victoria, encore une fois, le démontrent clairement [voir « Nombre de passages "naturels" de piétons sur le site » du Tableau 5.2]. En effet, une masse de gens dont le passage est éphémère ne contribue pas à la vitalité d'un lieu. À cet aspect quantitatif de l'achalandage doit nécessairement s'ajouter la variable « temps » pour qu'un espace soit effectivement vitalisé (Gehl 2012, 83 et 159). Or, rien n'influence davantage le temps passé dans un espace que son confort (Gehl 2011; 2012).

Caractéristiques « micro » : aménités naturelles + bâties = confort général et flânage

Les facteurs que nous venons de mentionner – nombre de passages de piétons et proximité relative du camion par rapport à ceux-ci – constituent les éléments permettant, dans un premier temps, de déterminer quels sites sont minimalement propices à la réussite d'un *food truck*. Ceci étant, ce sont toutefois la qualité et le confort d'un site qui encouragent les gens à y rester. Ces éléments secondaires ne sont pas absolument nécessaires à la réussite économique des camions, mais sont des facteurs favorisant la vitalisation qu'ils peuvent engendrer (Gehl 2012; Sheppard 2013).

À ce titre, il est d'ailleurs intéressant de mettre en relation les sites préférés par les restaurateurs de rue et notre analyse des sites en fonction de la vitalisation que nous y avons observée. L'adéquation entre notre analyse et leurs préférences n'est pas parfaite. Au demeurant, cela n'est pas étonnant puisque l'angle respectif avec lequel nous abordons les sites n'est pas le même. En effet, nous ne nous intéressons pas, en premier lieu, au potentiel économique des sites, mais bien plutôt à leur possible vitalisation.

Tableau 5.1 : Les sites préférés des restaurateurs de rue

Sites	Nombre de mentions
1 – Square Dorchester	17
2 – Square Victoria	8
3 – Place d'Armes	8
4 – Cité du Multimédia	7
5 – Hôpital Maisonneuve	5
6 – McCord	2
7 – Marmier	2
8 – Square Phillips	2
9 – Quartier de la santé	2

Source : ces données sont issues des 33 entretiens que nous avons réalisés avec 22 restaurateurs de rue différents. Données compilées par l'auteure.

Ainsi, lorsque nous demandions aux restaurateurs de rue quels étaient leurs sites préférés,²⁶ outre les sites du square

²⁶ Les restaurateurs pouvaient nous mentionner le nombre de sites qu'ils voulaient. Ils nous ont, généralement, mentionné 3 à 4 sites chacun. Lorsqu'il était mentionné, le site du square Dorchester était, habituellement, mentionné en premier. Pour le site du square Phillips, précisons que c'est le seul site qui ne disposait que d'un seul emplacement

Dorchester – mentionné par 17 restaurateurs sur 22 – et de la Cité du Multimédia – 7 sur 22 – les sites les plus fréquemment mentionnés n'étaient pas systématiquement ceux où nous avons observé la plus forte intensité de vitalisation. Ceci dit, les restaurateurs de rue avaient tout de même une légère préférence pour les sites où nous avons observé un certain niveau de vitalisation. Cela s'explique par le fait qu'un site vitalisé, débordant de vie favorise la réussite économique des *food trucks* : les gens attirent les gens et plus l'achalandage d'un site est élevé et plus il y a de clients potentiels. Néanmoins, la restauration de rue pourrait se limiter à une logique de « cantine de chantier ». Il est, en effet, possible que les restaurateurs de rue fassent des revenus suffisants sur des sites qui connaissent simplement une logique de « aussitôt commandé, aussi tôt reparti » comme l'illustre bien la présence, dans le « top 5 », du site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. Cependant, une fois de plus, la vitalisation nous semble être la jonction où tous – les restaurateurs; les cita-

avec service côté conducteur (pour la très large majorité des camions de restauration de rue, l'ouverture pour le service est du côté passager). Finalement, précisons que certains restaurateurs de rue n'avaient pas demandé de permis pour Rosemont, mais seulement pour Ville-Marie.

dins; la Ville – profitent, au mieux, de la culture de la cuisine de rue. Et, cette jonction a besoin, pour se matérialiser, non seulement d'un achalandage minimal, mais aussi d'un certain rythme, d'une certaine durée dans le temps.

Ainsi, si, dans la section précédente, il a essentiellement été question d'achalandage, dans la présente section, nous traiterons essentiellement de rétention, de ce qui contribue à retenir les gens sur place pour une certaine période de temps. Bref, nous reviendrons sur ce qui encourage les gens à flâner dans un espace au lieu de le quitter rapidement.

Tous les sites où nous avons pu observer du flânage (4 sites sur 7) – à l'exception du site McCord; nous y reviendrons dans un instant – disposaient de l'ensemble des éléments suivants : un site à échelle humaine, disposant d'une abondance de mobilier urbain de qualité; d'un niveau de verdure élevé; d'un faible niveau de bruit perçu, ainsi que d'un niveau de confort microclimatique, par rapport au soleil et à l'ombre, élevé. Dans le cas du site McCord, certaines lacunes notables – l'absence de verdure; niveau de bruit moyen; confort microclimatique faible; échelle de l'espace inadaptée – ont toutefois été contrebalancées par l'aménagement poussé

des lieux. La « forêt » éphémère ainsi que le piano public ont, en effet, permis de favoriser la rétention des gens sur ce site malgré ses lacunes.

Ainsi, au minimum, un site qui dispose d'une abondance d'endroits pour s'asseoir, que ce soit des sièges primaires ou secondaires, est un bon point de départ. Il s'agit, en effet, d'un premier facteur de rétention évident (Jacobs (1961) 1992; Whyte 1980; Gehl 2011; 2012; Howell 2011; Newman et Burnett 2013; Sheppard 2013). Ceci dit, si tous ces sièges, sur l'heure du lunch, se trouvent en plein soleil et, de surcroît, dans un espace largement minéralisé, ils peuvent vite devenir inconfortables par jour de grande chaleur. Dès lors, la présence, même abondante, de mobilier urbain ne suffit pas à retenir les gens dans un espace, comme le montre le cas du site de l'université Concordia [voir Tableau 5.2]. Il faut, en effet, à ce premier élément, en ajouter un second : le « confort microclimatique, par rapport aux zones d'ombre et de soleil ».

Règle générale, lorsqu'il n'y a pas d'arbres matures sur un site, il n'y a pas de gradation, pas de zones intermédiaires : le site est soit complètement à l'ombre, soit complètement au

soleil, deux extrêmes tout aussi inconfortables selon la température. En effet, ce sont, habituellement, les arbres matures qui procurent le meilleur type d'ombre : ils créent, selon la densité de leur houppier, un dégradé offrant une diversité de zones microclimatiques. Cette diversité offre ainsi une multitude d'options selon les préférences de chacun. À ce sujet, soulignons une facette particulièrement intéressante, dans le cas qui nous occupe, de la variable « verdure » : elle est très étroitement liée au confort microclimatique, d'une part, mais aussi au niveau de bruit perçu ainsi qu'à l'échelle perçue d'un lieu d'autre part.

Sur un site comme celui de la Cité du Multimédia, par exemple, avant le retour du feuillage, les lieux étaient bruyants à cause de la densité de la circulation automobile à proximité. De même, l'échelle du lieu était inconfortable : trop ouvert, trop vaste et trop déstructuré pour être lisible et accueillant. Or, au cours de l'été, lorsque le site s'est verdi, le bruit s'est estompé au contact des feuilles. Puis, la couronne des arbres est venue créer un effet semblable à celui d'un chapiteau que l'on poserait dans un champ : l'espace, ramené à une échelle humaine, était désormais lisible, accueillant et confortable. Ainsi, outre ses qualités esthétiques et ses effets

positifs sur la psyché humaine (Berman, Jonides et Kaplan 2008; Kuo 2010), le niveau et le type de végétation présente sur un site influencent fortement ce qui constitue, au final, le « confort général ressenti » sur un site.

Nous avons, en effet, choisi de construire cet indicateur synthèse pour deux raisons. D'une part, nous l'avons construit afin que le lecteur ait une idée rapide et globale de la qualité générale d'un site. D'autre part, et peut-être plus fondamentalement, nous l'avons construit afin de souligner l'importance de l'interconnexion, du cumul de plusieurs éléments pour la qualité d'un site. Tant nos observations que la littérature existante (Whyte 1980; Mehta 2009; Gehl 2011; 2012; Newman et Burnett 2013; Sheppard 2013) ont influencé le choix des variables à inclure dans cet indicateur synthèse.²⁷ Les éléments qui le composent participent tous, à des degrés divers, au confort général d'un espace et participent donc à l'envie que les citoyens ont d'y rester pour une période de temps prolongé. Si, prises isolément, ces caractéristiques contribuent

²⁷ Ces variables sont : la qualité et la quantité du mobilier urbain; la qualité esthétique de l'environnement; le niveau de verdure; le confort microclimatique; le niveau de densité du trafic automobile; le niveau sonore; le niveau de propreté et l'échelle du lieu.

toutes à la qualité d'un lieu, leur cumul engendre une qualité composite. Leur combinaison donne, en effet, à l'ensemble des propriétés particulières qui vont au-delà de ses composants distincts.

Ainsi, en plus des conditions de base que nous avons mentionnées dans la section précédente (arrimage « méso » et « micro »), un emplacement devrait, idéalement, posséder le plus grand nombre possible d'éléments participant au confort d'un lieu – comme c'est le cas pour le site du square Dorchester, par exemple. Cependant, si, à des fins pratiques, nous ne devons retenir que cinq éléments à prioriser, lors de la désignation de sites, tant nos données que la littérature existante soulignent l'importance des éléments suivants :

- la présence d'un mobilier urbain diversifié et confortable, c'est-à-dire offrant une diversité de point de vue et une diversité de modes de socialisation (un banc public et une table à pique-nique, par exemple, n'induisent pas le même type d'interactions)
- la présence d'une végétation riche et, particulièrement, d'arbres matures (en ce qu'ils contribuent fortement à la matérialisation des variables d'importance

que sont le confort microclimatique; le faible niveau de bruit et l'échelle d'un lieu, mais aussi pour ses effets positifs sur la psyché humaine)

- un confort microclimatique élevé par rapport au soleil (en l'absence d'arbres matures, cela nécessite généralement un aménagement des lieux)
- un faible niveau de bruit perçu (ce qui signifie, généralement, une faible densité de circulation automobile à proximité – source première de pollution auditive en ville)
- un espace à « échelle humaine » (rue étroite; larges trottoirs; bâtiments proportionnels à la rue; façades de qualité)

Au final, ces éléments – isolément, mais, idéalement, lorsqu'ils se cumulent – sont déterminants dans la concrétisation du potentiel de vitalisation de la cuisine de rue en ce qu'ils influencent fortement le temps passé dans un espace donné. Au demeurant, pour que les gens aient envie de rester longtemps, dans un espace, il faut qu'ils puissent s'y asseoir confortablement. Puis, pour qu'ils puissent y socialiser lon-

guement, encore faut-il qu'ils puissent y tenir confortablement une conversation. À ce titre, il s'agit là d'éléments qui, idéalement, devraient aussi être inclus dans le processus de désignation des emplacements.

Lorsque des piétons ont la possibilité de s'arrêter confortablement dans un espace pour y partager un repas avec d'autres; de discuter; d'interagir spontanément et légèrement, comme dans le cas du site de la Cité du Multimédia ou du square Dorchester, ils le font et vitalisent notablement, pour un temps, cet espace. Bref, ce sont, en large part, ces éléments qui déterminent le « rythme des présences » sur un site : ils font la différence entre de brefs arrêts et du flânage [voir Tableau 5.2]. À ce titre, répétons ce constat de Gehl :

[...] un grand nombre de personnes dont le passage est éphémère ne contribue pas à la vitalité d'un lieu. Rendre l'espace urbain propice aux déplacements à pied et en vélo est un bon point de départ, mais ne suffit pas. Il faut aussi que les citoyens aient le goût de s'y asseoir et d'y passer de longs moments. [...] Les passants s'arrêteront si les lieux sont beaux, féconds et agréables. Au fond, une ville où il fait bon vivre est

un peu comme une fête réussie : on y reste parce qu'on s'y plaît. (Gehl 2012, 159)

Rappelons que, dans le cas qui nous occupe, cela est toutefois vrai si et seulement si, les conditions nécessaires et suffisantes – proximité camions/piétons; proximité camions/aménités et effet de structuration – sont aussi présentes.

« Effet de structuration » : lisibilité et confort des commensaux

Si les facteurs et paramètres contextuels que nous avons mentionnés précédemment constituent, en quelque sorte, des variables indépendantes avec lesquelles les professionnels de la ville doivent composer lors de leur recherche de sites propices à la restauration de rue, ils pourraient aussi envisager les camions-restaurants comme un outil leur permettant de modifier physiquement l'espace. En effet, l'objet « camion » peut être utilisé comme une façon de partitionner l'espace, comme un moyen de modifier l'échelle et le confort d'un lieu. Lorsqu'ils sont envisagés de la sorte, les camions de restauration de rue offrent de nouvelles possibilités en terme

de design urbain et, ce, de façon rapide et peu coûteuse. Si, par un heureux hasard, cet effet s'est manifesté sur certains sites, les professionnels de la ville pourraient consciemment utiliser les camions non seulement pour leur apport alimentaire, mais aussi pour leur capacité à structurer l'espace urbain et, de là, favoriser de la vitalisation. D'autant plus, que cette capacité, lorsque conjuguée à certaines aménités déjà présentes sur un site, participe non seulement à la concrétisation du potentiel de vitalisation de la cuisine de rue, mais surtout à son intensité.

Les deux sites où nous avons pu observer la vitalisation la plus intense – les sites de la Cité du Multimédia et du square Dorchester – partagent tous deux cet « effet de structuration », par ailleurs, absent sur les autres sites à l'étude [voir Tableau 5.2]. Ainsi, lorsque les camions sont à une distance adéquate, par rapport au volume de l'espace et par rapport aux aménités principales d'un site, leur présence est à même d'engendrer un « effet de structuration ». Cet effet est ainsi fortement tributaire de la présence des éléments suivants : le « nombre d'emplacements sur un site »; la « proximité relative entre les camions et les aménités d'un site » et « l'échelle

du site ». Ce phénomène est particulièrement bien illustré par le cas de la Cité du Multimédia.

Sur ce site, la présence physique des camions de restauration de rue a, en quelque sorte, créé une nouvelle paroi dans l'espace, une cloison. Ce faisant, ils ont transformé un espace peu structuré en un lieu organisé, cohérent, lisible et, par le fait même, confortable. Un peu à la façon, dont les façades des bâtiments ont un impact sur notre perception d'une rue, cette impression d'être dans un espace défini, délimité, lisible a un impact sur notre perception d'un espace interstitiel :

De même que les murs d'une demeure abritent les activités qui s'y déroulent et donnent à ses occupants une sensation de bien-être, les façades d'une ville peuvent transmettre une impression d'organisation, de confort et de sécurité. (Gehl 2012, 87)

Et, dans le cas du site de la Cité du Multimédia, cette impression d'organisation, de confort et de sécurité n'est possible que parce que la présence des camions-restaurants structure un lieu aménagé (dans ce cas précis, par des tables de pique-nique). Mais surtout, cet « effet de structuration » se manifeste, car la distance est la bonne, tant par rapport au mobilier

urbain que par rapport au volume du site. En effet, l'espace structuré par la « paroi de camions » n'est ni trop vaste ni trop exigü. Le site donne, en fait, l'impression d'être ramené à une échelle humaine.

La « place » ainsi créée semble alors se transformer en « salle à manger » extérieure. En effet, la présence physique des camions a, ici, permis de structurer l'espace, de le rendre plus lisible et, dès lors, propice au déploiement d'un « esprit de commensalité ». À ce titre, rappelons qu'un facteur clef du déploiement d'un « esprit de commensalité » est la proximité, à tout le moins visuelle, entre les restaurateurs et les commensaux. En effet, un peu à la manière dont, lorsque l'on reçoit chez soi, une cuisine ouverte sur la salle à manger favorise les interactions entre les hôtes et les convives, il en va de même dans l'espace urbain.

Lorsqu'il y a un « effet de structuration », le site passe, en fait, « d'espace » à « lieu » : l'espace, devenu lisible par l'utilisation qui en est faite, grâce à la densité de commensaux qui s'y trouve, acquiert un sens, devient compréhensible. Or, le fait de pouvoir lire un espace, d'y accoler un sens participe nettement au sentiment de confort et de sécuri-

té qui s'en dégage (Montgomery 1998; Gehl 2012) et est un facteur déterminant dans l'envie que les gens ont de rester sur place. Dès lors, un lieu lisible est aussi un lieu accueillant : tout nouveau venu comprend rapidement ce qui s'y passe et peu, dès lors, choisir de se joindre, ou non.

Bref, la relative proximité des restaurateurs de rue, leur emplacement précis sur un site par rapport aux aménités du lieu – particulièrement par rapport au mobilier urbain – et la capacité de l'objet « camion » de délimiter un espace, lorsqu'ils se conjuguent, engendrent un « effet de structuration ». L'espace, devenu lisible, favorise la rétention des gens dans cet espace, ce qui est indispensable à sa vitalisation. En fait, plus « l'effet de structuration » est solide et plus la vitalisation observée sur un site sera intense. Envisagés de la sorte par les professionnels de la ville, les camions de restauration de rue pourraient s'ajouter aux stratégies employées pour ramener des espaces interstitiels à une échelle humaine. Ceci dit, structurer un espace interstitiel à partir d'un seul camion est plutôt ardue. Il est, en effet, beaucoup plus difficile, voire improbable, de structurer un espace, de créer une impression de « paroi » avec un seul camion. Bref, pour être à même de pleinement engendrer une structuration de l'espace, un mi-

nimum de deux camions est nécessaire. Puis, outre cet impact sur la structuration de l'espace, la présence de plusieurs camions-restaurants, sur un même site, joue un autre rôle notable : elle intensifie les interactions sociales et la vitalisation des lieux.

3 camions et plus : un facteur d'intensification

En effet, selon ce que nous avons pu observer, à l'été 2014, non seulement sur les sites détaillés dans le présent rapport, mais aussi dans d'autres lieux que nous avons observés informellement alors que des camions de restauration étaient présents,²⁸ l'intensité de la vie sociale augmente à partir du moment où trois camions sont présents. L'attractivité d'un lieu; l'effet de triangulation généré par les restaurateurs de rue et l'intensité de la vitalisation d'un lieu semblent, en effet, se multiplier à partir du moment où ce nombre est atteint ou dépassé.

²⁸ Dont, notamment, les Premiers Vendredis; les Survenants et le Marché des Possibles.

La présence de plusieurs camions se traduit, d'une part, par une plus grande diversité de l'offre alimentaire ce qui, en retour, augmente le bassin de clients potentiels et donc l'achalandage. La présence de plusieurs camions de restauration de rue, dans un même espace, a donc un impact sur le niveau d'attractivité de cet espace. Mais peut-être plus intéressant encore, dans le cas qui nous occupe, l'achalandage a ceci de particulier qu'il s'autoalimente. Au risque de nous répéter, les gens attirent les gens (Jacobs (1961) 1992; Whyte 1980; Gehl 2012).

Puis, la présence de plusieurs camions étend aussi la répartition des interactions sociales dans l'espace, comme nous avons pu notamment l'observer dans le cas du square Dorchester. D'une part, la simple présence physique de plusieurs camions augmente, de facto, l'espace, la superficie occupée par les citadins. En effet, un segment de trottoir qui, quelques heures plus tôt, était un simple corridor de transit devient soudainement un lieu bondé, grouillant de vie où les commensaux forment plusieurs files. Puis, plus il y a de files d'attente et plus le potentiel d'interactions légères et éphémères augmente. Il y a, en effet, dans ce type de contexte, une richesse sociale insoupçonnée à la file d'attente. Il s'agit,

ici, à très petite échelle, du « paradoxe de l'inconséquence » de Remy (1990) : une file d'attente est d'autant plus propice à la socialisation que les rencontres qui s'y déroulent sont sans conséquence; l'on y socialise de façon légère et éphémère, pour le simple plaisir de la chose. Ces interactions de file d'attente favorisent aussi, en retour, un « esprit de commensalité » plus soutenu. En effet, les propos de Jean-Pierre Corbeau sont d'autant plus vrais lorsque plusieurs camions sont présents : « Parce qu'on est venu devant la même enseigne, il y a un non-dit qui fait qu'on est dans une forme d'entre soi » (Corbeau cité dans Félix 2013).

D'autre part, la diversité de l'offre alimentaire favorise aussi les interactions et la socialisation par le partage. En effet, la présence de plusieurs camions permet un acte de partage aussi banal que signifiant : goûter et faire goûter à d'autres ce que l'on a choisi de manger. Bien entendu, ce type d'interactions se limite habituellement à des gens qui se connaissent déjà et ayant déjà développé un certain niveau d'intimité. Ainsi, comme nous avons pu l'observer sur le site Dorchester ou sur celui de la Cité du Multimédia, des amis, des amoureux ou des collègues font la file à des camions

différents pour, ensuite, s'asseoir ensemble et partager leurs plats.

Enfin, la présence de plusieurs camions, en plus d'augmenter l'attractivité du lieu, augmente la probabilité que les gens souhaitent y flâner. En effet, lorsque trois camions, ou plus, sont présents le lieu prend des airs « d'événement », il devient une « destination ». Et, comme nous avons pu l'observer, entre autres, sur le site Dorchester, dans le meilleur des cas, les lieux prennent même des airs de fête. Socialisations éphémères et commensalité se conjuguent alors pour transformer un espace interstitiel en « événement ». Et, pour paraphraser Gehl, comme pour une fête réussie, les citoyens y restent parce qu'ils s'y plaisent. Au final, l'intensité de la vitalisation que nous avons pu observer particulièrement au square Dorchester résulte du fait que les emplacements sont à l'intersection de tous les facteurs d'importance que nous avons mentionnés précédemment [voir Tableau 5.2]. C'est le seul site où toutes les variables retenues sont présentes, se cumulent et entrent en synergie pour créer un endroit exceptionnellement bien adapté à la restauration de rue. De ce cas, nous pouvons dégager trois lignes directrices particulièrement déterminantes de l'intensité de la vitalisation d'un lieu :

- le nombre d'emplacements (minimalement deux, idéalement trois et plus, lorsque les paramètres « méso » et « micro » le permettent)
- la proximité des emplacements par rapport aux aménités déjà présentes sur un site et en fonction du volume du site
- le niveau de bruit

Ainsi, à l'intersection de ces trois facteurs composites émerge un espace optimal pour que s'y déploie une vitalisation intense : une « salle à manger » à ciel ouvert, à proximité des restaurateurs de rue, où les gens peuvent confortablement être assis et discuter entre eux sans avoir à élever la voix. Au demeurant, la proximité, à tous les niveaux, fait toute la différence entre un site vitalisé et un site qui ne l'est pas : proximité entre emplacements et flot de piétons; proximité entre commensaux et restaurateurs; proximité entre emplacements et aménités; proximités entre citoyens. Répétons-le, il y a une incontournable spatialité à la socialisation. Or, tous ces éléments, liés à la spatialité, relèvent, dans le cas montréalais, des arrondissements.

Vitalisation : la nécessité d'un cadre réglementaire flexible et réactif

Si, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, la restauration de rue a la capacité de diversifier et d'intensifier les activités qui se déploient, dans les espaces interstitiels, tout en bonifiant le type d'expérience sensorielle qu'on peut y vivre, elle n'a toutefois aucune prise sur la qualité des emplacements désignés. Or, pour que la culture de la cuisine de rue, à Montréal, puisse déployer son plein potentiel, trois univers devront se recouper et se coordonner : l'univers politico-administratif municipal; l'univers de la restauration de rue et l'univers du design urbain. Ceci dit, soulignons, d'entrée de jeu, la difficulté ou plutôt la complexité qui entre en ligne de compte dans la désignation, par les arrondissements, d'emplacements de qualité.

Une diversité d'acteurs, une diversité de logiques

Tout d'abord, le nombre élevé d'intervenants, à lui seul, complexifie le processus. La multitude d'intervenants – des représentants du service d'urbanisme; de la culture; du développement économique; des travaux publics; de la sécurité;

de la STM; des Sociétés de développement commercial; de l'ARRQ; des élus; etc. – fait en sorte que tous les aspects pouvant devenir litigieux sont habituellement réglés en amont du processus de désignation des sites. Si cela est une bonne chose, la prise en compte de cette multitude de perspectives réduit toutefois le bassin d'emplacements possibles et impose la prise en compte de critères qui, s'ils s'avèrent pertinents dans l'univers d'un acteur particulier, peuvent néanmoins s'avérer contre-productif eut égard à un objectif de vitalisation. Par exemple, la volonté, des arrondissements, d'implanter des camions de restauration de rue dans des zones considérées comme pauvres en offres alimentaires est, du point de vue des élus municipaux, une excellente idée. Toutefois, sans la prise en compte des facteurs mentionnés précédemment – densité de population; caractéristiques socioéconomiques de la population environnante; caractéristiques morphologiques; etc. – cette volonté, aussi bienveillante soit-elle, risque de nuire à la viabilité économique des restaurateurs de rue. Dans le cas montréalais, lors du choix des sites, la prise en compte systématique de ces paramètres, en amont, par les acteurs concernés au sein des arrondissements, permettrait possiblement de réduire le nombre de sites

abandonnés par les restaurateurs de rue, faute d'une masse suffisante de clients potentiels. Et, rappelons que, sans cette viabilité minimale, à la base, il devient impossible de même penser en terme de vitalisation.

« **Emplacement, emplacement, emplacement** »

Ainsi, une réflexion, à un niveau « méso », est intéressante, particulièrement en début de processus, lors de la désignation des sites, afin de cibler des secteurs qui pourraient être propices à la restauration de rue. Et, en fait, les acteurs concernés, dans Ville-Marie et dans Rosemont, ont pris certains de ces paramètres en considération lors de leurs démarches respectives.

Cependant, dans les deux cas, les connaissances « méso » et « micro », de leur territoire respectif, n'ont pas été utilisées pour « évaluer » les caractéristiques des emplacements, d'une part. D'autre part, les caractéristiques sociodémographiques de la population à proximité des emplacements, au moment où les camions sont en service, n'ont probablement pas été prises en compte. Or, comme le soulignait Sheppard, dans son étude sur la cuisine de rue à Los Angeles :

« The nature of the Twitter truck phenomenon is such that the truck generally target a very specific clientele : they are not meant to be appealing or accessible to everyone. This is a fact that, although perhaps not ideal or necessarily equitable, is important to note as a part of the reality of the Twitter truck trend » (Sheppard 2013, 76).

Et, il en va de même à Montréal. Ainsi, dans le cas de l'arrondissement Rosemont, par exemple, l'idée d'aller rejoindre des nœuds de travailleurs, dans des secteurs pauvres en offre alimentaire, n'est pas, en soi, une mauvaise idée. Cependant, lors du processus de désignation des emplacements, une analyse plus fine des caractéristiques sociodémographiques de la population environnante, à une échelle « micro », aurait eu avantage à être effectuée. En effet, des secteurs qui sont catégorisés comme étant des « déserts alimentaires », le sont habituellement pour une raison : la densité de la population ou encore le niveau économique de la population, dans ce secteur, n'est pas assez élevé pour soutenir une offre marchande, au demeurant, non essentielle si l'on parle de restaurants. En effet, manger au restaurant, qu'il soit fixe ou mobile, relève d'une dépense de loisir. Puis,

l'idée « d'arrimer » un emplacement à un nœud de travailleurs signifie que les restaurateurs de rue dépendent d'une seule source d'achalandage provenant d'un bassin professionnel limité. Donc, pour les emplacements désignés sur la base de cette logique, cela signifie que la catégorie socioéconomique du bassin de travailleurs doit correspondre, le plus étroitement possible, à la clientèle type de la restauration de rue. Bref, ces paramètres – densité et caractéristiques socioéconomiques de la population – jouent, rappelons-le, à la fois sur la quantité de piétons, entre les immeubles, et sur l'achalandage aux camions. Soulignons, cependant, une limite importante de la présente recherche. En effet, considérant que nous n'avons pas effectué de sondages auprès de la clientèle de la restauration de rue, à Montréal – ce qui, au demeurant, serait intéressant pour des recherches futures –, nous ne pouvons que nous appuyer sur la littérature existante ainsi que sur des observations superficielles pour dégager un portrait grossier de cette clientèle type. Celle-ci semble, généralement, être composée de jeunes professionnels, aux horaires flexibles, sensibles à ce qu'ils mangent et « branchés » aux réseaux sociaux (Howell 2011; Sheppard 2013).

À ce sujet, rappelons d'ailleurs cet extrait du mémoire d'Howell, sur la culture de la cuisine de rue à Austin : « Like with any restaurant or retail establishment, *success, location and market demographics are intertwined* » (Howell 2011, 95. Nous soulignons). Et, nous pouvons voir poindre, ici, l'une des conséquences majeures du choix, par la Ville, d'avoir retenu la formule des sites désignés. En effet, si, à Los Angeles ou à New York, ce sont les restaurateurs de rue qui – comme n'importe quels commerçants au demeurant – effectuent ce type de réflexion où réussite, emplacement et étude de marché se rejoignent, à Montréal, ce sont les arrondissements qui, de facto, devront, au final, s'en charger. L'absence de prise en compte systématique, à un niveau « micro », de ce type de paramètres – densité et caractéristiques socioéconomiques de la population à proximité –, explique peut-être pourquoi, à l'été 2014, sur 16 sites réguliers (18 avec les sites événementiels), seulement 9 ont été considéré comme intéressants par les restaurateurs de rue.

Processus politico-administratif

Ensuite, le fait que l'ensemble des sites doit être approuvé, en bloc, par les élus municipaux soulève un autre type de problème. En effet, avant le début de la saison de la cuisine de rue, un comité est responsable de soumettre une liste de sites au conseil d'arrondissement. Celle-ci comprend non seulement les sites retenus, mais aussi le nombre et la position précise des emplacements de même que les heures de fonctionnement. Or, une fois cette liste approuvée, il devient difficile d'y apporter des modifications. Considérant que les conseils d'arrondissement ne se réunissent qu'une fois par mois et qu'ils ont beaucoup de dossiers à gérer, l'on peut comprendre que la question de la cuisine de rue n'arrive pas en tête des priorités. Par exemple, à l'été 2014, à cause d'un bris d'aqueduc, l'un des sites qui avaient été retenus – City Councillors (deux emplacements sur la rue City Councillors, au coin du boulevard De Maisonneuve Ouest) – a dû être abandonné à la dernière minute, sans jamais être remplacé. Si ce type d'impondérable est une constante de la vie urbaine, le mode de fonctionnement adopté par les arrondissements ne comprend pourtant aucun mécanisme pour réajuster le tir en cas d'imprévus.

Sur cette question, les arrondissements pourraient envisager d'adopter une liste comprenant davantage de sites que le nombre maximal jugé adéquat. En cas d'imprévus, une banque de sites de réserve serait ainsi disponible. De plus, cette banque de sites pourrait aussi être utile lorsque les personnes responsables constatent qu'un ou plusieurs sites ne « fonctionnent » pas. Ceci suppose toutefois qu'une personne soit responsable de faire un suivi régulier sur le terrain. Or, pour le moment, le seul réflexe possible, face à un site inadéquat, est, pour les restaurateurs de rue, de cesser de se présenter sur les lieux. Si, dans d'autres villes, comme Los Angeles par exemple, les restaurateurs de rue peuvent expérimenter, tester certaines rues, certaines intersections, certaines heures de la journée, cela n'est pas possible dans la formule retenue par la Ville de Montréal. Ainsi, une telle banque de sites de réserve permettrait d'introduire une certaine flexibilité et une certaine réactivité dans un cadre qui en manque actuellement.

Répetons-le, trouver de bons sites n'est pas chose aisée. En effet, une connaissance fine du terrain et des dynamiques propres à chaque quartier sont nécessaires. En fait, plus encore, une connaissance fine d'un tronçon de rue, d'une intersection, de la façon dont les piétons occupent cet espace, se-

lon les heures de la journée, sont nécessaires. De même, une connaissance fine des contraintes, tant techniques que pratiques, de la restauration de rue est aussi nécessaire. Et, comme notre analyse l'a montrée, de très courtes distances font toute la différence quant à la capacité d'un *food truck* de vitaliser un espace interstitiel. Ce qui nous amène à aborder la question de la signalisation.

Signalisation et entrave à la proximité

Dans tous les cas que nous avons étudiés où, l'un ou l'autre, des indicateurs de vitalisation ont été cotés « absent » ou « faible » – c'est-à-dire 4 cas sur 7 –, l'une des conditions nécessaires, ou les deux, étaient absentes :

- la présence préalable d'un flot suffisant de piétons
- la « proximité relative entre le/les camions et le corridor principal de transit piétonnier » [voir Tableau 5.2]

Nous avons déjà traité, dans le présent chapitre, de la question de l'achalandage et souligné qu'il s'agissait là de l'entrave première à la vitalisation des sites de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et Marmier. Or, dans les deux autres cas

de vitalisation tenue observée – Concordia et Victoria –, l'entrave première à la vitalisation de ces espaces prend, en fait, sa source, sous une forme ou une autre, dans le refus, par la Ville de Montréal, de mettre en place une signalisation spécifiquement pour la restauration de rue. En effet, dans le cas montréalais, les emplacements désignés sont très largement tributaires des poteaux de signalisation, déjà en place, qu'ils soient à un endroit optimal ou non.

De prime abord, nous pouvons tout à fait comprendre que la Ville ne souhaite pas octroyer des fonds pour percer la voie publique et y installer de nouveaux poteaux de signalisation. Conséquemment, elle utilise plutôt les poteaux déjà en place. Toutefois, ce faisant, elle transforme malencontreusement des sites à haut potentiel en de mauvais sites comme l'illustrent particulièrement les contre-exemples des emplacements sur les sites Concordia et Victoria. L'emplacement sur le site de la place d'Armes, que nous avons observé sans toutefois l'inclure dans le présent travail, est aussi un contre-exemple à ce niveau.

En rendant impossible les microajustements – il n'est souvent question que de quelques mètres – parce qu'il n'y a pas de

poteau de signalisation déjà en place à l'endroit qui serait le plus propice, les camions se retrouvent soit à l'écart du flot « naturel » de piétons, soit trop loin des aménités des lieux pour capitaliser sur celles-ci et structurer l'espace. Sur ce point, il nous apparaît que l'option du marquage au sol pourrait être une avenue intéressante pour contourner cette situation où les emplacements réservés à la restauration de rue sont à quelques mètres d'un potentiel élevé de vitalisation.

En fait, le marquage au sol aurait l'avantage de régler plusieurs problèmes à la fois. D'une part, cette option permettrait de composer, à faible coût, avec le refus de la Ville d'ajouter de nouveaux poteaux de signalisation. Cela permettrait, dès lors, une plus grande flexibilité quant aux emplacements précis sur les sites désignés. Cela permettrait, de plus, d'ouvrir la possibilité d'utiliser l'objet « camion » pour structurer l'espace. Dans le cas du square Victoria, par exemple, cela aurait, à tout le moins, permis de situer les emplacements directement à proximité de l'intersection et, donc à proximité du flot de piétons, au lieu de 20 mètres trop loin de celui-ci.

D'autre part, cela permettrait potentiellement de régler, du même coup, un irritant que les restaurateurs de rue ont rencontré, particulièrement en début de saison : des voitures stationnées sur leurs emplacements lorsqu'ils arrivaient sur leur site.²⁹ Dans un tel cas de figure, les restaurateurs de rue n'ont aucune marge de manœuvre. Ils ne peuvent pas s'installer plus loin ou changer de site. Ils doivent tout simplement attendre que l'automobiliste déplace, de lui-même, son véhicule, au risque d'attendre en vain. Or, la fenêtre d'opportunité de ventes est courte et se concentre essentiellement pendant la période du lunch. Ainsi, perdre une demi-heure ou une quarantaine de minutes de vente sur un total d'environ deux heures est substantiel pour un restaurateur de rue.

²⁹ À notre connaissance, il y a eu 42 occurrences de la sorte, dont 3 se sont soldées par la perte d'une journée complète pour les restaurateurs. Bien que cela soit indéniablement un irritant pour les restaurateurs de rue, en 2014, la saison de la cuisine de rue s'est échelonnée sur 158 jours et comprenait 16 sites réguliers, ce qui donne un total de 2 528 plages possibles. Précisons, toutefois, que ce nombre total de plages possibles est virtuel puisqu'il ne prend pas en compte les jours de pluie ni les sites qui ont, au cours de la saison, été délaissés par les restaurateurs.

Un marquage au sol visible et de qualité pourrait permettre de minimiser ce type d'occurrences, particulièrement, en début de saison alors qu'il est crucial de favoriser la visibilité des emplacements pour que les Montréalaises et les Montréalais considèrent cette option. Il pourrait même être intéressant, pour les arrondissements, de donner l'opportunité à divers artistes d'effectuer ce marquage. Cette option permettrait de régler les problèmes que nous venons d'aborder tout en embellissant la place publique avec des œuvres originales et de qualité. Nous pourrions même imaginer de véritables fresques urbaines partant de la voie carrossable et s'étalant jusque sur le trottoir. Au-delà de l'aspect esthétique d'une telle option, ce type de marquage pourrait aussi participer à la structuration, à la lisibilité d'un site et donc à son attrait. Toutefois, l'option du marquage au sol rencontre deux problèmes : le revêtement de sol et un supposé favoritisme.

Les limitations induites par les revêtements de sol

En effet, cette option aussi intéressante soit-elle, tant à un niveau esthétique que pratique, rencontre, pour certains sites, un premier problème : celui du revêtement de sol. Notam-

ment, dans le cas des sites du square Victoria et de la place d'Armes, le revêtement du sol est constitué de matériaux nobles ou patrimoniaux, soit du granite et du pavé de pierres respectivement. Dans ces cas, nous pouvons comprendre que la Ville ne soit pas favorable à un marquage de ces revêtements.

Il serait néanmoins possible, dans de tels cas, d'envisager un autre type de signalisation : des structures temporaires, simplement déposées sur le trottoir. On pourrait, ici, envisager quelque chose d'aussi simple que les panneaux utilisés pour signaler les travaux d'émondage, par exemple. Idéalement, cependant, l'on pourrait souhaiter quelque chose de plus original et esthétique, alliant aspect pratique et embellissement de l'espace public. Nous pourrions même imaginer, pour certains sites, des installations qui, en plus de signaler la présence d'un site de restauration de rue, ajouteraient au confort microclimatique des lieux en procurant de l'ombrage aux citoyens ou encore qui bonifieraient l'offre de sièges disponibles. Autrement dit, les arrondissements pourraient y voir une opportunité d'aménager certains espaces interstitiels en tablant sur le potentiel de la cuisine de rue.

Mais, si elle faisait tout cela, la Ville n'accorderait-elle pas un traitement préférentiel à la restauration de rue? Ce qui nous amène à notre dernier point sur la question de la signalisation des emplacements réservés à la restauration de rue : le risque d'une impression de favoritisme.

La difficile question du favoritisme?

En effet, il est aisé de voir comment certains groupes d'intérêts – pensons à l'Association des restaurateurs du Québec ou aux Sociétés de développement commercial, par exemple – pourraient envisager la mise en place de tels dispositifs de signalisation comme un avantage indu ou du favoritisme à l'endroit d'un type particulier d'activité commerciale. Pour ces groupes, toute forme de signalisation ostensible devient une « publicité gratuite » à laquelle ils n'auraient pas accès. Envisagé à travers ce prisme, nous pouvons comprendre que cela puisse faire naître un sentiment d'injustice.

Si nous reconnaissons qu'il est tout à fait normal et légitime que de tels groupes défendent les intérêts de leurs membres,

nous considérons tout de même qu'un tel cadrage serait réducteur et captieux.

D'une part, le marquage au sol – qui étaient déjà utilisé pour certains sites, à l'été 2014, au demeurant – ou encore, une signalisation par des panneaux rudimentaires posés à même le trottoir sont deux modes d'affichage qui ne s'éloignent pas tellement des enseignes utilisées par les commerces traditionnels. Puis, peu importe le type de signalisation adopté, celle-ci sert, d'abord et avant tout, à indiquer les emplacements désignés par les arrondissements. D'autant plus que cette question de la signalisation ne se pose, au final, que pour pallier les lacunes de certains emplacements dans le cadre de la formule retenue par la Ville. D'autre part, en ce qui concerne une signalisation poussée, qui se traduirait par l'aménagement des emplacements, si nous pouvons comprendre comment une telle intervention pourrait soulever, chez certains groupes d'intérêt, un sentiment d'iniquité, il nous semble qu'il serait plus approprié d'envisager cette question sous l'angle de son potentiel de vitalisation de l'espace public et de sa capacité à améliorer la qualité des espaces interstitiels de la métropole.

« Une bonne place urbaine »

Envisagé de la sorte, améliorer la qualité des espaces interstitiels, ne serait-ce que quelques coins de rue, profite à l'ensemble des citoyens. D'ailleurs, à ce sujet, soulignons que, si la restauration de rue est indéniablement une activité commerciale, sa présence ne se traduit pas par une privatisation de l'espace public. En effet, la présence de camions de restauration de rue ne constitue pas une entrave à l'accessibilité, au libre accès, au caractère public et commun de l'espace. Ils n'érigent pas de barrières à l'entrée dans les espaces qu'ils occupent. En fait, nous pourrions même dire que l'utilisation des lieux impulsée par leur présence permet à la voirie de retrouver son caractère public.

Comme nous l'avons déjà mentionné, les espaces que nous avons étudiés n'avaient, bien souvent, de public que leur statut juridique. C'est la réappropriation de ces espaces par les citoyens, pour autre chose que du transit, qui a pleinement réifié le caractère public de ces espaces (Ghorra-Gobin 2001). Puis, comme le soulignait Montgomery, la clef d'une « bonne place urbaine » est sa fonction transactionnelle :

« [...] in the long term urban vitality can only be achieved where there is a complex diversity of primary land uses and (largely economic) activity. The simple truth is that combinations of mixtures of activities, not separate uses, are the key to successful urban places... This mixture requires a wide diversity of ingredients, which in turn is dependent on there being sufficient levels of demand to sustain wide-ranging economic activity.

[...]

Not all transactions take monetary form, and not all are economic. Urban areas and cities must also provide space for social and cultural transaction... But without a transaction base of economic activity at many different levels and layers, it will not be possible to create a good urban place. Providing the space for transactions, across the day and night, is what cities have always done.

In this sense, the notion of urban vitality is in large part about opening up the possibilities for transactions to take place in longer and more extended segments

of time, and over time to develop a pattern of increasing complexity. » (Montgomery 1998, 98 et 99)

Et, la cuisine de rue participe justement à la complexification et à la diversification des usages de la rue. Elle participe à la vitalisation de l'espace entre les immeubles en favorisant les échanges, les interactions, tant économiques, sociales que culturelles. Elle joue un rôle que les commerces en briques et mortier ne peuvent tout simplement pas jouer. Elle remplit une fonction unique, elle répond à un besoin spécifique des citoyens : « By default, the vendors have become the caterers of the city's outdoor life. They flourish because they're servicing a demand not being met by the regular commercial establishment » (Whyte 1980, 50). De même, comme l'envisageait Howell : « They are entrepreneurial start-ups, interim and mobile land uses, and cultural expressions » (Howell 2011, v). La cuisine de rue est, en effet, quelque chose qui prend racine dans une communauté écoculturelle, avec une histoire culinaire, une tradition et une identité partagée. Elle est, pour reprendre les termes d'Howell, l'expression d'un « art mineur » qui est à même de s'exprimer en des lieux que la « haute culture » ne rejoint pas (Howell 2011, 20 et 94).

Ainsi, améliorer un espace, en s'appuyant sur la fonction transactionnelle de la restauration de rue, permet à la Ville de (re)vitaliser des espaces interstitiels qui, jusque-là, étaient sans grand intérêt. De plus, cela permet à la Ville de le faire à faible coût; à petite échelle; de façon flexible et rapide (vu la mobilité des *food trucks*) et dans un esprit expérimental qui sied, au demeurant, parfaitement à la culture du *street food*. Un site de qualité, enfin, favorise la réussite économique des restaurateurs de rue, ce qui, en retour, permet de penser en terme de vitalisation.

Dans un contexte où – à tort ou à raison – le mot d'ordre des pouvoirs publics est la réduction des dépenses et l'austérité budgétaire, les interventions sur la ville devront se faire à l'aune de l'ingéniosité, de la débrouillardise et s'inscrire dans une logique de « bricolage » plutôt que dans des projets d'envergures. Or, la cuisine de rue offre justement une opportunité d'améliorer la qualité de vie urbaine à travers des micro-interventions à faibles coûts.

Ceci étant, il ne s'agit là que d'un potentiel. Sans la prise en compte, par la Ville, des contraintes, des logiques internes et des propriétés des trois univers en présence, le potentiel de la

cuisine de rue risque, à Montréal, de ne rester qu'à l'état de potentialité. Dans tous les cas, il nous semble que tous – les restaurateurs de rue; les citoyens; la Ville – profiteraient de la prise en compte, lors de la désignation des emplacements futurs, des conditions nécessaires et suffisantes que nous avons détaillées dans le présent chapitre.

Au demeurant, en raison du cadre réglementaire adopté par la Ville, cette dernière – qu'elle en soit consciente ou pas – s'est, en fait, elle-même chargée d'une large part de la réussite ou de l'échec de la cuisine de rue à Montréal. Or, considérant le peu de flexibilité du cadre adopté par la Ville, les responsables, au niveau des arrondissements, disposent de peu de marges de manœuvre s'ils veulent que la culture de la cuisine de rue se développe dans la métropole. Si les responsables ne souhaitent pas pallier la rigidité de la réglementation actuelle à l'aide, par exemple, d'une signalisation alternative, ils devront, s'ils ne veulent pas nuire à la restauration de rue, régler le problème à sa source et introduire une certaine flexibilité dans le règlement ou dans son application. À ce titre, ils pourraient s'inspirer de l'esprit de ce qui se fait à Portland : intégrer, dans la pratique, un certain laissez-faire. Ceci dit, dans un contexte comme le nôtre, où toute flexibilité

par rapport au réglementaire est rapidement assimilée au discrétionnaire ou au favoritisme, cette posture semble peu probable. Néanmoins, sans une certaine flexibilité, les acteurs concernés ne pourront que difficilement tabler sur cette capacité des camions de restauration à être des nœuds d'attractivité et de socialisation.

Et, au final, cela est relativement simple. La proximité, à tous les niveaux, fait toute la différence : proximité entre emplacements et flot de piétons; proximité entre emplacements et aménités; proximité entre commensaux et restaurateurs; proximité des commensaux entre eux. De même, nous répondons tous similairement à certaines caractéristiques de notre environnement. Ainsi, un espace lisible; accueillant; où l'on se sent en sécurité; qui est de dimension convenable; structuré; verdoyant; où l'on peut s'asseoir et tenir une conversation sans élever la voix constitue un espace de qualité, un espace à « échelle humaine ». S'il y a une incontournable spatialité à la socialisation, il y a aussi une étonnante constance dans ce qui constitue un espace de qualité. Et, au demeurant, faut-il vraiment s'en étonner considérant que les êtres humains, au-delà de leurs singularités, sont partout les mêmes : bipèdes disposant de cinq sens, se déplaçant en ligne droite, à une

vitesse moyenne de 5 km/h. De même, nous semblons tous partager, peu importe la culture, cette propension à manger avec d'autres, cette propension à la commensalité. Ainsi, la cuisine de rue, en investissant l'espace entre les immeubles, permet de (re)vitaliser des espaces publics ignorés dans les dernières décennies. Elle permet de reconstruire, temporairement, des tiers-lieux, des espaces de socialisation sans conséquence où les citoyens peuvent se côtoyer les uns les autres pour le simple plaisir de la chose.

Tableau 5.2 : Tableau synthèse

	Vitalisation ténue					Vitalisation notable			
	Hôpital Maisonneuve-Rosemont	Marmier	Université Concordia	Square Victoria	Valeur moyenne section « ténue »	Musée McCord	Cité du Multimédia	Square Dorchester	Valeur moyenne section « notable »
Caractéristiques physiques									
Facilité d'accès au site (faible; moyen; élevé)	Faible – 1	Moyen – 2	Élevé – 3	Élevé – 3	2,2	Élevé – 3	Moyen – 2	Élevé – 3	2,7
Niveau de connectivité du site (faible; moyen; élevé)	Faible – 1	Faible – 1	Élevé – 3	Élevé – 3	2	Moyen – 2	Faible – 1	Élevé – 3	2
Nombre de passages « naturels » de piétons sur le site	N/D (Faible) – 1	N/D (Faible) – 1	1124/heure (Élevé) – 3	1200/heure (Élevé) – 3	2	336/heure (Faible) – 1	572/heure (Moyen) – 2	888/heure (Élevé) – 3	2
Nombre d'emplacements sur le site (un; deux; trois)	Un – 1	Un – 1	Un – 1	Deux – 2	1,2	Un – 1	Deux – 2	Trois – 3	2
Proximité relative entre le/les camions et le corridor principal de transit piétonnier « naturel » (7 mètres et moins/près; 7 mètre et plus/loin)	Loin – 0	Loin – 0	Loin – 0	Loin – 0	0	Près – 1	Près – 1	Près – 1	1
Mobilier urbain (minimal; abondant)	Minimal – 1	Abondant – 2	Abondant – 2	Minimal – 1	1,5	Abondant – 2	Abondant – 2	Abondant – 2	2
Qualité du mobilier urbain (faible; moyen; élevé)	Faible – 1	Élevé – 3	Moyen – 2	Faible – 1	1,8	Moyen – 2	Moyen – 2	Élevé – 3	2,3
Qualité esthétique de l'environnement immédiat, notamment des façades (mauvais; correct; excellent)	Mauvais – 1	Excellent – 3	Correct – 2	Correct – 2	2	Mauvais – 1	Correct – 2	Excellent – 3	2
Proximité relative entre le/les camions et les diverses aménités du site (aucun; moyen; élevé)	Aucun – 0	Moyen – 1	Moyen – 1	Aucun – 0	0,5	Moyen – 1	Élevé – 3	Élevé – 3	1,7
Effet de structuration (aucun; faible; élevé)	Aucun – 0	Aucun – 0	Faible – 1	Aucun – 0	0,2	Faible – 1	Élevé – 2	Élevé – 2	1,7
Total « physiques »	7	14	18	15	13,5	15	19	26	20
Caractéristiques sensorielles									
Niveau de verdure (gris; gris/vert; vert)	Gris/Vert – 2	Vert – 3	Gris – 1	Gris – 1	1,8	Gris – 1	Vert – 3	Vert – 3	2,3
Confort microclimatique par rapport aux zones d'ombre et de soleil (faible; élevé)	Faible – 1	Élevé – 2	Faible – 1	Faible – 1	1,2	Faible – 1	Élevé – 2	Élevé – 2	1,7
Densité du trafic automobile (faible; moyen; élevé)	Élevé – 1	Faible – 3	Moyen – 2	Élevé – 1	1,8	Moyen – 2	Moyen – 2	Moyen – 2	2
Niveau de bruit perçu (faible; moyen; élevé)	Élevé – 1	Faible – 3	Moyen – 2	Élevé – 1	1,8	Moyen – 2	Faible – 3	Faible – 3	2,7
Confort microclimatique par rapport au niveau de vent (faible; moyen; élevé)	Faible – 1	Élevé – 3	Moyen – 2	Moyen – 2	2	Faible – 1	Élevé – 3	Élevé – 3	2,3
Niveau de propreté (sale; correct; propre)	Sale – 1	Correct – 2	Correct – 2	Propre – 3	2	Correct – 2	Propre – 3	Propre – 3	2,7
« Échelle humaine » (oui; non)	Non – 0	Oui – 1	Non – 0	Non – 0	0,2	Non – 0	Oui – 1	Oui – 1	0,7
Confort général ressenti sur le site (confortable; acceptable; inconfortable)	Inconfortable – 0	Confortable – 2	Acceptable – 1	Acceptable – 1	1	Acceptable – 1	Confortable – 2	Confortable – 2	1,7
Total « sensorielles »	7	19	11	10	11,8	10	19	19	16
Total « physiques » + « sensorielles »	14	33	29	25	25,2	25	38	45	36
Indicateurs de vitalisation									
Intensité des interactions de file d'attente; intensité de l'effet de triangulation (faible; moyen; élevé)	Faible	Faible	Faible	Moyen		Moyen	Élevé	Élevé	
Type d'activité majoritairement présente sur le site (nécessaire; optionnel; mixte)	Nécessaire	Optionnel	Mixte	Nécessaire		Optionnel	Optionnel	Optionnel	
Rythme des présences sur le site (passage rapide; arrêt bref; flânage)	Passage rapide	Flânage	Arrêt bref	Arrêt bref		Flânage	Flânage	Flânage	
Esprit de commensalité (absent; faible; moyen; élevé)	Absent	Faible	Faible	Absent		Moyen	Élevé	Élevé	

CONCLUSION

L'urbanité, pour une myriade de raisons, participe à notre bonheur. En effet, à travers le monde, la mesure du niveau de bonheur d'une population augmente avec la part de celle-ci habitant en ville et, ce, même lorsque l'on contrôle pour les niveaux de revenu et d'éducation (Glaeser 2011, 7-8). Parmi toutes les raisons pour lesquelles l'urbanité participe à notre bien-être et à notre bonheur, rien ne semble avoir autant d'impact que le fait qu'elle nous permette de nous côtoyer les uns les autres :

« Helliwell and his team have run several iterations of the World Values Survey and the Gallup World Poll through their statistical grinders and have found that when it comes to life satisfaction, relationships with other people beat income, hands down. [...]

Economists love to turn relationships into numbers. Helliwell produced this : if 10 percent more people thought they had someone to count on in life, it would have a greater effect on national life satisfaction than giving everyone a 50 percent raise. But it is not only our close relationships that count. Our trust in neigh-

bors, police, governments, and even total strangers has a huge influence on happiness – again, much more than income does. » (Montgomery 2014, 38)

Or, la cuisine de rue, comme nous l'avons vu, permet justement de bâtir des tiers-lieux (Oldenburg 1996) temporaires à même de soutenir la fonction sociale de la rue. Et, en ce sens, la capacité qu'a la restauration de rue à vitaliser l'espace public participe, aussi modestement cela fût-il, à notre bonheur. L'importance de nos interactions avec les autres, des liens que nous entretenons, avec toutes sortes de gens, peut sembler surannée à une époque où l'idée d'individualisme est autant valorisée. Nous semblons, en effet, collectivement sous-estimer, à tout le moins dans le discours dominant, l'importance que ces interactions peuvent avoir sur notre qualité de vie. D'autant que, dans un contexte où tout est ramené à l'économique et où il est de plus en plus difficile d'évaluer la valeur de quelque chose sans lui accoler une étiquette de prix, parler de bonheur est toujours hasardeux. Toutefois, dans les dernières années, cette tendance que nous avons à sous-estimer l'influence de la socialisation sur notre bonheur s'est révélée sous la forme d'un paradoxe.

Ainsi, à la source de cet intérêt renouvelé – notamment en sciences cognitives et chez les économistes hétérodoxes – pour cette question, au demeurant aussi vieille que la philosophie, se trouve une anomalie que l'économie orthodoxe et son *Homo œconomicus* étaient incapables de résoudre. En effet, alors que l'humanité n'avait jamais connu des niveaux de richesses matérielles aussi élevés – à tout le moins dans les pays dits développés – les niveaux de bonheur n'avaient pas suivi cette croissance rapide (Montgomery 2014, 10 et 11)³⁰ :

« Just before the crash of 2008 a team of Italian economists led by Stefano Bartolini tried to account for that seemingly inexplicable gap between rising income and flatlining happiness in the United States, using the statistical method known as regression analysis. The Italians tried removing various components

of economic and social data from their models, and they found that the only factor powerful enough to hold down people's self-reported happiness in the face of all that wealth was the country's declining social capital – the social networks and interactions that keep us connected with others. It was even more corrosive than the income gap between rich and poor. » (Montgomery 2014, 53 et 54)

Ainsi, dans un contexte où le bonheur se mesure machinalement à l'aune du bien-être matériel, de l'avoir, l'importance des relations que nous entretenons avec les autres, du temps que nous passons à socialiser semble avoir été ignoré, impensé. Et, cet impensé s'est traduit, très concrètement, dans la façon dont nous avons aménagé le territoire.

Dans les dernières décennies, nous avons, en effet, largement mis l'accent sur la fonction économique de la ville et très peu sur sa fonction sociale. Nous avons aménagé nos villes pour être des lieux de transits, de transport, de mouvements, de déplacements, rapides et efficaces, pour les marchandises tout comme pour les Hommes. Nous avons aménagé nos villes pour être traversées en voiture à 50 km/h au lieu d'être

³⁰ Il s'agit, en fait, ici, du « paradoxe d'Easterlin », du nom de l'économiste, qui, en 1974, a, le premier, mis de l'avant qu'une hausse du PIB ne se traduisait pas nécessairement par une hausse du niveau de bien-être des individus. (Easterlin, Richard. 1974. « Does Economic Growth Improve the Human Lot? » In *Nations and Households in Economic Growth : Essays in Honor of Moses Abramovitz*, sous la dir. de Paul A. David et Melvin W. Reder. New York : Academic Press.)

vécues à 5 km/h – la vitesse d’un être humain à pied (Gehl 2012). Or, ce type d’aménagement a un impact sur le capital social des citoyens (Montgomery 2014).

En effet, la forme d’une ville, sa morphologie, son aménagement, son design peuvent favoriser ou entraver sa fonction sociale (Jacobs (1961) 1992; Montgomery 1998; Mehta 2009; Gehl et Svarre 2013). Le présent rapport illustre d’ailleurs comment l’aménagement d’un espace interstitiel influence l’utilisation qui en sera faite par les citoyens. En analysant les conditions nécessaires à la concrétisation du potentiel de vitalisation de la cuisine de rue, nous avons, du même souffle, illustré ce qui constitue un espace propice aux interactions sociales.

En effet, comme nous l’avons vu dans les chapitres précédents, la cuisine de rue peut activer les espaces interstitiels qu’elle investit moyennant une première condition nécessaire : la présence « naturelle » de piétons entre les immeubles. Cette première condition, simple, de prime abord, relève en fait de toute une série de facteurs « méso » – notamment morphologiques et de zonages – et « micro » – dont l’échelle et le design de l’espace. C’est, en premier lieu, à ce

niveau que l’aménagement d’une ville a un impact sur les possibilités qu’ont les citoyens de se croiser, de bâtir et de solidifier leurs liens sociaux. Puis, pour que cette présence passagère de piétons se transforme en une utilisation sociale de l’espace, certaines caractéristiques physiques et sensorielles sont indispensables. En effet, un espace ne peut être vitalisé sans que ce transit ralentisse jusqu’au point de devenir stationnaire. Or, pour que les gens aient envie de rester pour un certain temps dans un espace, celui-ci doit être confortable, accueillant et lisible. Succinctement, un lieu à « échelle humaine »; où il est possible de s’asseoir confortablement; idéalement sous le couvert diffus des frondaisons; où l’on peut tranquillement tenir une conversation sans avoir à élever la voix constitue un espace propice à la rencontre, à la socialisation et donc à la fonction sociale de la rue.

Au demeurant, ces caractéristiques physiques et sensorielles constituent un espace urbain de qualité, nonobstant la présence de *food trucks*. Ceci étant, la cuisine de rue ajoute un élément particulier dans l’espace urbain, elle en change la dynamique : elle incite les gens à socialiser; elle catalyse les interactions sociales. En effet, sa présence, dans les espaces interstitiels de la métropole, donne une raison, justifie des interactions qui, autre-

ment, seraient malaisées dans un contexte de civilité urbaine où il est normalement malvenu d'aborder de purs étrangers. Plus encore, dans le cas de la cuisine de rue, l'effet de triangulation (Whyte 1980) qu'elle impulse est décuplé par une facette particulière de notre relation à la nourriture : la commensalité. Dès lors, la présence de camions de cuisine de rue engendre des interactions de file d'attente, des interactions légères et éphémères entre commensaux qui n'existeraient pas en leur absence. « Elle favorise l'émergence d'un "Nous" plus ou moins éphémère autour du partage des nourritures de rue » (Corbeau 2013, 36). Puis, dès lors qu'un espace de qualité est, en plus, structuré par la présence de plusieurs camions de restauration de rue, l'intensité de l'utilisation qui en est faite par les commensaux augmente. La voirie retrouve son caractère d'espace public. En plus de leur potentiel de vitalisation, les camions recèlent aussi un potentiel de design urbain. En effet, lorsque plusieurs camions-restaurants sont positionnés adéquatement par rapport aux aménités d'un site, leur capacité à partitionner l'espace et à le rendre lisible engendre la création d'une place à « échelle humaine », d'une « salle à manger » à ciel ouvert. L'espace se transforme alors en « lieu ». Au contact des *food trucks*, la rue prend des airs de fête simplement à partir du plaisir que nous

avons à nous rassembler pour partager un repas. Tout ceci étant, il y a une incontournable spatialité à la socialisation et, ce, à toutes les échelles (Berdoulay, da Costa, Lolive 2004). Dès lors, pour que la cuisine de rue soit à même d'activer l'espace, modestement ou intensément, une certaine proximité est indispensable : proximité entre restaurateurs de rue et flot de piétons; proximité entre restaurateurs de rue et aménités; proximité entre commensaux et restaurateurs de rue; proximité des commensaux entre eux. La répartition des corps dans l'espace, la distance, la géographie sociale sont importantes.

Or, dans un contexte où 8 % des Québécois déclarent n'avoir aucun ami;³¹ où 11 % déclarent n'entretenir aucun lien avec des connaissances, comme des voisins ou des collègues;³² et où le pourcentage d'individus vivants seuls n'a jamais été aussi élevé (Germain 2009; Forget 2010),³³ la fonction sociale des espaces interstitiels, l'importance que revêtent les

³¹ Ce pourcentage grimpe à près de 20 % chez les 65 ans et plus (Institut de la statistique du Québec 2016, 5).

³² Cette proportion grimpe à près de 22 % chez les 65 ans et plus (*idem*).

³³ À Montréal, 40 % des ménages sont composés par une personne seule, c'est le pourcentage le plus élevé parmi les grandes villes canadiennes (Forget 2010).

tiers-lieux prend une dimension supplémentaire. De même, considérant que, collectivement, nous cuisinons de moins en moins (Monteiro et coll. 2013; Moubarac et coll. 2014) et que nous passons de moins en moins de temps à manger ensemble, notamment en famille (Aubé 2009), les espaces de commensalité prennent, là encore, une importance supplémentaire. Bien entendu, la culture de la restauration de rue n'est pas une panacée face à la complexité de tels problèmes sociétaux. Toutefois, elle a le grand avantage de permettre de manger seul avec d'autres. Elle permet d'interagir de façon légère et éphémère. Elle permet aussi, mais n'oblige en rien, une socialisation plus poussée.

L'urbanisation du monde (Golub 2012, UN 2014), si elle contribue à élever nos niveaux de bonheur tant collectif qu'individuel, s'accompagne néanmoins de changements sociaux majeurs. Dans un contexte urbain toujours davantage caractérisé par la diversité, les tiers-lieux où il est possible d'entrer en contact avec des gens qui sont en dehors de nos cercles sociaux premiers deviennent d'autant plus importants (Watson 2009). Les citoyens ont besoin de lieux où ils peuvent, de façon légère et éphémère, côtoyer toute la diversité

humaine qui constitue la ville. À ce titre, Jane Jacobs soulignait, avec justesse :

« Great cities are not like towns, only larger. They are not like suburbs, only denser. They differ from towns and suburbs in basic ways, and one of these is that cities are, by definition, full of strangers. To any one person, strangers are far more common in big cities than acquaintances. [...]

The bedrock attribute of a successful city district is that a person must feel personally safe and secure on the street among all these strangers. He must not feel automatically menaced by them.

[...]

The trust of a city street is formed over time from many, many little public sidewalk contacts. [...] Most of it is ostensibly utterly trivial but the sum is not trivial at all. [...] The absence of this trust is a disaster to a city street. » (Jacobs (1961) 1992, 30 et 56)

Une ville cosmopolite comme Montréal dépend, en effet, de notre capacité à penser et à agir au-delà de nos liens filiaux et tribaux, de notre capacité à travailler avec des individus avec

lesquels nous n'avons rien en commun de prime abord. La ville dépend de notre capacité à nous faire confiance les uns les autres. Ainsi, au-delà d'une proximité purement géographique, pour passer d'étrangers à présence familière, nous avons besoin de lieux pour interagir même, voire surtout, superficiellement. Ce type d'interactions répétées joue ainsi un rôle fondamental pour la collectivité : il participe à notre sentiment de confiance en l'Autre. Et, sur le socle de ce sentiment, nous pouvons en ériger un second : notre sentiment d'appartenir à une communauté.

Dès lors, notre sentiment d'appartenir à une communauté, notre sentiment de confiance en l'Autre et même une partie de notre bonheur se jouent, entre autres, dans les espaces interstitiels de la ville, entre ses immeubles. Paradoxalement, ces espaces sont propices à la socialisation justement parce qu'ils ne sont pas strictement conçus à cette fin (Remy 1990). Ils sont « [...] l'endroit où il y a la possibilité de rencontrer des gens sans que cela conduise nécessairement à abattre les frontières de l'intimité ou de l'identité profonde » (Berdoulay, da Costa et Lolive 2004, 12). C'est dans ces espaces, au contact de la diversité qui constitue la ville, que nous faisons société pour paraphraser Braudel.

De là, toute mesure favorisant la fonction sociale de la rue en vaut la peine. Or, rien ne favorise autant les rapprochements et l'échange qu'un repas partagé. Si nos sociétés modernes sont caractérisées par l'abondance, voire la surabondance, nous avons toujours autant faim de liens sociaux. Et, la cuisine de rue vient justement répondre à ce besoin de commensalité, de rencontre, de socialisation, sans barrière à l'entrée, puisque dans l'espace public. La réintroduction de la cuisine de rue va ainsi bien au-delà d'une simple diversification de l'offre alimentaire. En effet, il s'agit là d'une occasion d'emplir les espaces creux de la ville d'urbanité, d'activer l'espace entre les immeubles avec « [...] la nourriture comme arme de reconquête de notre savoir être urbain » (Poy 2013, 98). Sans être une panacée, la cuisine de rue fait, modestement et à son échelle, se rencontrer des préoccupations très pratiques d'aménagement et des préoccupations théoriques sur la fonction de la rue. À l'intersection de l'aménagement urbain, du paysage alimentaire, du design urbain et de la politique municipale, la cuisine de rue nourrit un phénomène aussi banal que profond : le plaisir que nous avons à nous côtoyer les uns les autres, autour d'un repas, en profitant lentement du beau temps.

BIBLIOGRAPHIE

- Abutaleb, Yasmeen. 2014. « Food trucks fueled by fusion. » *The Boston Globe*, 17 août.
<http://www.bostonglobe.com/metro/2014/08/16/food-truck-study-shows-roach-coaches-yore-have-given-way-fusion-cuisine-that-bridges-gaps/u6aUa7R8wvuKW7YZ1bItuM/story.html>.
- Allain, Rémy. 2004. *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. France : Armand Colin.
- Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie. 2012. *Programme particulier d'urbanisme du secteur Bellechasse. Version préliminaire*. Montréal : Ville de Montréal.
- ARRQ (Association des restaurateur de rue du Québec). 2012. *Mémoire présenté à la Commission permanente du développement économique et urbain et l'habitation par l'Association des restaurateurs de rue du Québec*. Montréal : ARRQ. Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques sur la vente d'aliments sur le domaine public (cuisine de de rue) à Montréal.
- Ashish3724. 2014. « A Street Food vendor @ Dalhousie, Himachal ». *Wikimedia Commons*. Consulté le 16 février 2016.
https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Street_food_vehicles?uselang=fr#/media/File:StreetFood.JPG.
- Atelier Barda. 2012. *Mémoire présenté à la Commission permanente du développement économique et urbain et l'habitation*. Montréal : Atelier Barda. Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques sur la vente d'aliments sur le domaine public (cuisine de de rue) à Montréal.
- Aubé, Julie. 2009. « Attitudes et habitudes de Canadiens relativement à la préparation des aliments à la maison et au repas en famille. » *Mémoire de maîtrise*, Université de Montréal.
- Baker, Paula. 2013. « Food truck takes top people's choice "restaurant" honours; Pidgin ranks in top 10. » *Global News*, 24 octobre.
<http://globalnews.ca/news/923700/food-truck-takes-top-peoples-choice-restaurant-honours-pidgin-ranks-in-top-10/>.
- Bell, David et Jon Binnie. 2005. « What's Eating Manchester? Gastro-Culture and Urban Regeneration » *Architectural Design* 75 (3) : 78-85.
- Benessaieh, Karim. 2014. « Cuisine de rue : Rosemont-La-Petite-Patrie vise les travailleurs. » *La Presse*, 5 mai.
http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201405/05/01-4763768-cuisine-de-rue-rosemont-la-petite-patrie-vise-les-travailleurs.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_vous_suggere_4762699_article_POS1

- Benoît, Michèle et Roger Gratton. 1991. Pignon sur rue : les quartiers des Montréal. Montréal : Guérin.
- Berdoulay, Vincent, Paulo C. da Costa Gomes et Jacques Lolive. 2004. « L'espace public, ou l'incontournable spatialité de la politique ». In *L'espace public à l'épreuve: régressions et émergences*, sous la dir. de Vincent Berdoulay, Paulo C. da Costa Gomes et Jacques Lolive, 9-25. Pessac, France : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine.
- Berman, Marc G., John Jonides et Stephan Kaplan. 2008. « The Cognitive Benefits of Interacting with Nature. » *Psychological Science* 19 (2) : 1207-1212.
- Bruni, Frank. 2005. « Yes, the Kitchen's Open. Too Open. » *The New York Times*, 27 juillet.
http://www.nytimes.com/2005/07/27/dining/yes-the-kitchens-open-too-open.html?_r=0
- Carman, Tim. 2010. « Inside D.C.'s Food-Truck Wars. How some of Washington's most powerful interests are trying to curb the city's most popular new cuisine. » *Washington City Paper*, 24 septembre. <http://www.washingtoncitypaper.com/articles/39815/inside-dc-food-truck-wars/full/>.
- Cavellat, Pierre-Yves. 2010. « Xian_Cuisine_De_Rue_20_sur_20_ » Flickr. Consulté le 16 février 2016.
<https://www.flickr.com/photos/pcavellat/18609353029/in/photolist-umrNji-daGGJb-daGwMk-daGMqN-daGNVU-6gkwS8-daGBxF-7KRVvD-6tWU7T-8d77wz-8KJqV3-daGFg8-fJRhSD-hUUGSG-6MSDy2-6fct2n-umiPZj-fJrf5V-N6Vci-oBYS2b-e52pwQ-daGKBj-8dapSs-e52pkm-4o333-7EXZaH-umrLQr-beKivM-e9SiqU-uCU6Lv-umrJDn-umixqA-umiUES-uAz8xs-uD84wF-umiBrG-tG3Z5K-uD88n6-uCU7kB-yz6etc-yz677D-zuTz2u-yyXbmh-vm4cNo-tG3XFc-umiyGy-wm8PYw-rmJpRN-vJx23D-zqv6Xt>.
- CEFRIO (Centre facilitant la recherche et l'innovation dans les organisations). 2015. « Mobilité au Québec : la croissance se poursuit. » *NETendance* 2014 5 (7). <http://www.cefrio.qc.ca/netendances/mobilite-quebec-la-croissance-se-poursuit/>
- Centre d'histoire de Montréal. s.d. « Le square Victoria enfin réaménagé! » *Montréal Clic*, Ville de Montréal.
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2497,3090325&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Choay, Françoise. 1965. *L'urbanisme, utopies et réalités*. France : Éditions du Seuil.
- CNU (Congress for the New Urbanism). 1996. *Charter of the New Urbanism*. Congress for the New Urbanism.
<https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>

Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation. 2013. Rapport et recommandations faisant suite à l'examen public sur la vente d'aliments sur le domaine public (cuisine de rue) à Montréal. Montréal : Ville de Montréal. Rapport déposé au conseil municipal le 22 avril 2013.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPP_20130422.PDF.

Conseil du patrimoine de Montréal. s.d. « Résumé du projet » Site du patrimoine du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada.

Consulté le 5 octobre 2014. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page_pageid=6377,92363589&_dad=portal&_schema=PORTAL.

Corbeau, Jean-Pierre. 2013. « Regard sociologique sur les mangeurs et les cuisines de rue. » In Voyage au cœur de la cuisine de rue : Ma cantine en ville, mini Maousse 5, sous la dir. de Michel Bouisson et Fiona Meadows, 34-37. France : Éditions Gallimard.

Daremoshiranai. 2009. « Kogi has moved in. » Flickr. Consulté le 16 février 2016.

<https://www.flickr.com/photos/daremoshiranai/4123279478/in/photolist-kZp4Lv-beHwXe-kZp3jn-beHuMz-kZpVWm-6WLLN5-kZpWbj-6WGLcB-6WGLjc-6WLLYb-6WGLHH-6WGLtZ-6WLM3o-6WGL6g-6oqWFC-6omKha-beHxJF-8gMWHb-cDjvxW-qwrY6j-6uKlw8-7hmTku-7gAQKC-8RxpXd-dJ9K4z-dJ9K7n-9FRUbm-6DcDKa-9gisvv-5RmNVE-6DgMch-9tmG2L-628dXL-7KUf3-ehZ7AE-8ooHDQ-beHxsM-6NTAxH-uXDAPw-As4688-p22koC-A98iji-uXDFoQ-ojFPhX-o1r4Lm-piwhvp-7CVdTj-za8vpm-9KkY4q-9gkEQj>.

Der, Shauna L. theminty.com. 2012. « Roy Choi of Kogi Truck. » Flickr. Consulté le 3 mars 2016.

<https://www.flickr.com/photos/mintymintz/6948480266/in/photolist-bP9Wu8-bA1M6U-bNVqr6-bNVqsD-bA1M5G-bA1Mdq-bNVqpz-8Sstjw-8Ssu4A-8SpoZc-cxG3ou-cNErRG-a6MyBP-Dj2tDx-o7tfi6-nNcLN9-o3DJUS-o3DKpu-nNdv6V-nNcKmT-nNcLqL-o7tfdB-cWRxV9-6BwqEL-6Bsg4x-6Bsg38-8SpoEK-kb4bca-8SpnVH-8Spmvk-gN81k-8SstyA-8Ssrz9-8SstGq-8Sst15-8SssPh-a6L2Y6-czrYkS-cxG1HA-cxG1cj-cxG1xq-cxG1RL-cxG1mJ-itQNqY-qHrGgn-63aJSx-mvs194-mvreUK-obJCA4-mvrWzv/>.

Direction de la culture et du patrimoine. 2011. Le site du patrimoine du square Dorchester et de la place du Canada. Caractéristiques architecturales et urbaines. Montréal : Ville de Montréal.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_PAT_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SITE%20DU%20PATRIMoine%202011_DORC_FICHES.PDF.

Erickson, Angela C. 2014. « Street Eats, Safe Eats : How Food Trucks and Carts Stack Up to Restaurants on Sanitation. » Institute for Justice. <https://www.ij.org/street-eats-safe-eats>.

- Félix, Virginie. 2013. « Entretien - “Plus l'espace urbain augmente, plus la cuisine de rue se développe,” Jean-Pierre Corbeau, sociologue. » *Télérama*. Consulté le 5 octobre 2014. <http://www.telerama.fr/monde/plus-l-espace-urbain-augmente-plus-la-cuisine-de-rue-se-developpe-jean-pierre-corbeau-sociologue,105035.php>
- Fingerman, Karen L. 2009. « Consequential Strangers and Peripheral Ties: The Importance of Unimportant Relationship. » *Journal of Family Theory & Review* 1 (2) : 69-86.
- Fischler, Claude. 1979. « Gastro-nomie et gastro-anomie. » *Communications* 31 (31) : 189-210.
- .1988. « Food, Self and Identity. » *Social Science Information* 27 (2) : 275-292.
- . 2011. « Commensality, society and culture. » *Social Science Information* 50 (3-4) : 528-548.
- Forget, Dominique. 2010. « La vie en solo. » *L'actualité*, 7 août. <http://www.lactualite.com/societe/la-vie-en-solo/>
- Franck, Karen A. 2005. « The City as Dining Room, Market and Farm » *Architectural Design* 75 (3) : 5-10.
- Froment, Dominique. 2013. « Montréal a son quartier de l'innovation. » *Les Affaires*, 13 mai. <http://www.lesaffaires.com/strategie-d-entreprise/innovation/montreal-a-son-quartier-de-l-innovation/557417>
- Frommer, Robert et Bert Gall. 2012. *Food-Truck Freedom: How to Build Better Food-Truck Laws in Your City*. Arlington, Virginie: Institute for Justice. http://www.ij.org/images/pdf_folder/economic_liberty/vending/foodtruckfreedom.pdf
- Gehl, Jan. 2011. *Life Between Buildings : Using Public Space*. Washington : Island Press.
- . 2012. *Pour des villes à échelle humaine*. Québec : Éditions Écosociété.
- Gehl, Jan et Birgitte Svarre. 2013. *How to Study Public Life*. Washington : Island Press.
- Gelt, Jessica. 2011. « A wrong turn for L.A.'s food truck scene? » *Los Angeles Times*, 6 mai. <http://articles.latimes.com/2011/may/06/food/la-fo-food-trucks-20110506>.
- Germain, Annick. 2009. « Le quartier au cœur du mode de vie des ménages solos dans la ville centrale. » In *Habiter seul, un nouveau mode de vie? sous la dir. de J. Charbonneau, A. Germain et M. Molgat*, 199-217. Québec : Presses Universitaires de l'Université Laval.

- Ghorra-Gobin, Cynthia. 2001. « Réinvestir la dimension symbolique des espaces publics ». In *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*, sous la dir. de Cynthia Ghorra-Gobin, 5-15. France : L'Harmattan.
- Golub, Philip S. 2010. « Des cité-États à la ville globale. » *Manière de voir* Décembre 2010-janvier 2011 (114) : 11-13.
- Glaeser, Edward. 2011. *Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. États-Unis : Penguin Books.
- Hermosillo, Jesús Alberto. 2012, « Loncheras : A Look at the Stationary Food Trucks of Los Angeles. » *Mémoire de maîtrise*, Université de Californie à Los Angeles.
- Hôpital Maisonneuve-Rosemont. 2012. *Rapport annuel 2011-2012*. Montréal : Direction des communications de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. <http://www.maisonneuve-rosemont.org/pages/H/rapport2011-2012/index.html>
- Houde-Roy, Laurence. 2014. « La revitalisation du secteur Bellechasse tablettée. » *Métro*, 11 juillet. <http://journalmetro.com/actualites/montreal/521291/la-revitalisation-du-secteur-bellechasse-tablette/>
- Howell, Alex Matthew. 2011. « Food trucks as urban revitalization catalysts : microenterprise, interim land use and the food economy. » *Mémoire de maîtrise*, University of Texas at Austin.
- Huang, Brian. 2014. « Street food. » Flickr. Consulté le 16 février 2016. <https://www.flickr.com/photos/huangb/14427862537/in/photolist-nYWySD-bLrGon-7Zjvw9-qrSFCo-qSqtAz-8GaiYm-4WhABs-rUAqdG-BYTUjW-6RN6o6-pmsjnY-bg61Ya-bg62Qx-bg62nF-j7rjpS-ruTn7G-7Zjv6U-jdGme4-rzAzbn-ujntCd-bWh9Hh-ckwYVG-dSnTvP-6jWTUU-gdncnG-64nb4E-idrZ6G-rDDSKH-eajVkr-eZzZiR-rn4MxA-c913B3-bQzH4n-shJv4s-pZGgyb-mfMewt-64n6u3-64hPit-rzTX6U-o9wUk5-bWhaz5-5EYnmb-eZAFwg-CAAewD-DvuRA3-dp1Nng-dkxC3s-uMEATW-tFyFC-AXKmv4>.
- IFT (Institute of Food Technologists). 2013. « Food trucks replacing quick service restaurant visits ». Consulté le 18 mars 2015. <http://www.ift.org/Food-Technology/Daily-News/2013/August/20/Food-trucks-replacing-quick-service-restaurant-visits.aspx>.
- Institut de la statistique du Québec. 2016. « Les réseaux sociaux informels et le capital social. » *Données sociodémographiques en bref* 20 (2) : 1-10. <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/bulletins/sociodemo-vol20-no2.pdf>.
- Jacobs, Allan et Donald Appleyard. 1987. « Toward an Urban Design Manifesto. » *Journal of the American Planning Association* 53 (1) : 112-120.

- Jacobs, Jane. (1961) 1992. *The Death and Life of Great American Cities*. New York : Vintage Books.
- Jébrak, Yona et Barbara Julien. 2008. « Introduction. L'espace public urbain: une introduction. » In *Les temps de l'espace public urbain: construction, transformation et utilisation*, sous la dir. de Yona Jébrak et Barbara Julien, 1-7. Montréal : Éditions Multi-Mondes.
- Justin, James. 2009. « Seoul street vendor. » Flickr. Consulté le 16 février 2016.
<https://www.flickr.com/photos/jamesjustin/3414792442/in/photolist-6cKGPL-bCE5SU-azFzq3-rxmPfM-rg1RWn-aGDxAk-e3L2Sb-56Wdc6-DcFWeM-qHP1hK-Csu3vk-BTKnN1-5u5ikK-75BFyQ-rfUp2o-pZmyaq-9GHYvu-9QKtJz-8o2MPk-38oBVe-226V4x-4gn4XP-fC9RhN-xfvJih-qgu3F-r8iUP6-pjh5Ua-vmeQyy-byDNHH-pmsjnY-6ZiTmo-dUqJrd-bLrGon-bg61Ya-bg62Qx-rUAqdG-bg62nF-BYTUjW-j7rjpS-uw7GRh-eZAasc-bWYMFi-9BJZNM-nYWySD-7Zjvw9-qrSFCo-qSqAz-8GaiYm-4WhABs-6RN6o6>.
- Kuo, Frances E (Ming). 2010. *Parks and Other Green Environments: Essential Components of a Healthy Human Habitat*. Ashburn, VA: National Recreation and Park Association. Research Series.
http://www.nrpa.org/uploadedFiles/nrpa.org/Publications_and_Research/Research/Papers/MingKuo-Research-Paper.pdf.
- McLaughlin, Katy. 2009. « Food Truck Nation. » *The Wall Street Journal*, 5 juin.
<http://www.wsj.com/articles/SB10001424052970204456604574201934018170554>.
- Mehta, Vikas. 2009. « Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear : Urban Design and Social Interaction on the Streets. » *Journal of Urban Design* 14 (1) : 29-64.
- Monteiro, Carlos Augusto et coll. 2013. « Ultra-processed products are becoming dominant in the global food system. » *Obesity Reviews* 14: 21-28. doi : 10.1111/obr.12107.
- Montgomery, Charles. 2014. *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*. Canada : Anchor Canada.
- Montgomery, Jon. 1998. « Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design. » *Journal of Urban Design* 3 (1) : 93-116.
- Morin, Frédéric, David McMillan et Meredith Erickson. 2011. *The Art of Living According to Joe Beef : A Cookbook of Sorts*. États-Unis : Ten Speed Press.
- Moubarac, Jean-Claude et coll. 2014. « Processed and Ultra-Processed Food Products : Consumption Trends in Canada from 1938 to 2011. » *Revue canadienne de la pratique et de la recherche en diététique* 75 (1) : 15-21.

- Newman, Lenore Lauri et Katherine Burnett. 2013. « Street food and vibrant urban spaces : lessons from Portland, Oregon. » *Local Environment* 18 (2) : 233-248.
- Newswire. 2013. « enRoute d'Air Canada dévoile son palmarès des meilleurs nouveaux restos canadiens de 2013 et le lauréat de son premier Prix du public ». CNW. Consulté le 30 décembre 2014. <http://www.newswire.ca/fr/story/1247757/enroute-d-air-canada-devoile-son-palmares-des-meilleurs-nouveaux-restos-canadiens-de-2013-et-le-laureat-de-son-premier-prix-du-public>.
- Norman, Erin et coll. 2011. « Streets of Dreams. How Cities Can Create Economic Opportunity by Knocking Down Protectionist Barriers to Street Vending. » Institute for Justice. <https://ij.org/streets-of-dreams-2>.
- Oldenburg, Ray. 1996. « Our Vanishing “Third Places” » *Planning Commissioners Journal* Winter 1996-1997 (25) : 6-10.
- Paquot, Thierry. 2008. « Préface. De “l'espace public” aux “espaces publics”. Considérations étymologiques et généalogiques ». In *Les temps de l'espace public urbain: construction, transformation et utilisation*, sous la dir. de Yona Jébrak et Barbara Julien, ix-xxii. Montréal : Éditions MultiMondes.
- Perec, Georges. 1983 (1974). *Espèces d'espaces*. Paris : Galilée.
- . 1995 (1975). *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*. Paris : Christian Bourgois Éditeur.
- Plante, Christine. 2014. *Street cuisine. Les meilleurs restos roulants de Montréal*. Québec : édito.
- Poitras, Claire. 2002. « La Cité du Multimédia à Montréal : fabriquer l'image d'un nouveau quartier ». In *Grands projets urbains et requalification*, sous la dir. de Gilles Sénécal, Jacques Malezieux et Claude Manzagol, 143-155. Québec : Presse de l'Université du Québec.
- Polèse, Mario et Richard Shearmur. 2009. *Économie urbaine et régionale : introduction à la géographie économique*, 3e éd. Paris : Economica.
- Pomerance Berl, Rachel. 2012. « America's Food-Truck Fixation ». *U.S. News and World Report*. Consulté le 5 février 2015. <http://health.usnews.com/health-news/articles/2012/08/01/americas-food-truck-fixation>.
- Pothukuchi, Kameshwari et Jerome L. Kaufman. 1999. « Placing the food system on the urban agenda: The role of municipal institutions in food system planning. » *Agriculture and Human Values* 16: 213-224.

- . 2000. « The Food System. A Stranger to the Planning Field. » *Journal of the American Planning Association* 66 (2): 113-124.
- Poy, Cyrille. 2013. « Nos sociétés repues ont faim de lien social (entre autres). » In *Voyage au cœur de la cuisine de rue : Ma cantine en ville, mini Maousse 5*, sous la dir. de Michel Bouisson et Fiona Meadows, 98-99. France : Éditions Gallimard.
- Quartier de l'innovation. 2015. Quartier de l'innovation Montréal. Consulté le 5 février 2015. <http://quartierinnovationmontreal.com/>.
- Remy, Jean. 1990. « La ville cosmopolite et la coexistence inter-ethnique. » In *Immigration et nouveaux pluralismes. Une confrontation des sociétés*, sous la dir. d'Albert Bastenier et Felice Dassetto, 85-105. Bruxelles : Édition universitaire De Boeck.
- Romano, Andrew. 2009. « Thanks to Twitter, America's First Viral Eatery. » *Newsweek*, 27 février. <http://www.newsweek.com/thanks-twitter-americas-first-viral-eatery-82325>.
- Schwartz, Susan. 2011. « Montreal's first taco truck; Despite Montreal's ban on street food, a local couple has found a legal way to sell upscale tacos from a truck – and foodies are on board. » *The Gazette*, 29 juin, C1.
- Sheppard, Alison Marguerite. 2013. « Curbside Eating : Mobilizing Food Truck to Activate Public Space » Mémoire de maîtrise, Massachusetts Institute of Technology.
- Smith, Peter D. 2012. *City : A Guidebook for the Urban Age*. London : Bloomsbury
- Sniderman, Zachary. 2011. « How Social Media is Fueling the Food Truck Phenomenon. » *Mashable*. Consulté le 3 janvier 2015. <http://mashable.com/2011/06/16/food-trucks-social-media/>
- Spinheike. 2014. Image sans titre. Pixabay. Consulté le 16 février 2016. <https://pixabay.com/fr/l-alimentation-de-rue-friteries-274913/>.
- Thoits, Peggy. 2003. « Personal Agency in the Accumulation of Multiple Role-Identities. » In *Advances in Identity Theory and Research* sous la dir. de P. Burke, T. Owens, R. Serpe et P.Thoits. New York : Kluwer Academic Publishers.
- Tinker, Irene. 1999. « Street food into the 21st century. » *Agriculture and Human Values* 16: 327-333.
- Tuttle, Brad. 2012. « Nothing to Hide : Why Restaurants Embrace the Open Kitchen. » *Time*, 20 août. <http://business.time.com/2012/08/20/nothing-to-hide-why-restaurants-embrace-the-open-kitchen/>

- UN (United Nations). 2014. World urbanization prospect. The 2014 revision. Highlights. New York : Department of Economic and Social Affairs. <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>
- Ville de Montréal. 2013a. Profil économique, Ville de Montréal, Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. Montréal : Montréal en statistiques.
- . 2013b. Profil économique, Ville de Montréal, Arrondissement de Ville-Marie. Montréal : Montréal en statistiques.
- . 2014a. Profil sociodémographique, Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. Montréal : Montréal en statistiques.
- . 2014b. Profil sociodémographique, Arrondissement de Ville-Marie. Montréal : Montréal en statistiques.
- Ville de Montréal. Section des archives. 1947 (année de production). « Voiture à patates frites coin Ontario et Darling. - 5 mai 1947. » Cote : CA M001 VM094-Z385-01. Dossier : D0383. Archives Montréal. Consulté le 5 mars 2016. <http://archivesdemontreal.ica-atom.org/voiture-patates-frites-coin-ontario-et-darling-5-mai-1947>.
- Ville-Marie. 2010. Plan d'action de développement durable 2010-2015. Montréal : Ville de Montréal.
- Wagaung. 2007. « Mohinga stall, Mandalay, Myanmar. » Wikimedia Commons. Consulté le 16 février 2016. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Street_food_vehicles?uselang=fr#/media/File:Mohinga_stall,_Mandalay,_Myanmar.JPG.
- Walker, Tim. 2013. « Keep on (gourmet) trucking : The cuisine-bending secrets of LA's famous "Kogi Korean taco." » The Independent, 13 décembre. <http://www.independent.co.uk/life-style/food-and-drink/features/keep-on-gourmet-trucking-the-cuisinebending-secrets-of-las-famous-kogi-korean-taco-8997988.html>.
- Watson, Sophie. 2009. « The Magic of the Marketplace : Sociality in a Neglected Public Space. » Urban Studies 46 (8) : 1577-1591.
- Whyte, William H. 1980. The Social Life of Small Urban Spaces. New York : Project for Public Spaces.

ANNEXE 1

Caractéristiques démographiques et socioéconomiques de la population des arrondissements de Ville-Marie et de Rosemont–La Petite-Patrie

L'arrondissement de Ville-Marie est le cœur économique de Montréal ainsi que son cœur culturel et touristique. L'arrondissement comprend des quartiers particulièrement fréquentés comme le Vieux-Montréal et le Vieux-Port; le Golden Square Mile; le Quartier chinois; le Quartier latin; le Quartier des spectacles; et le Quartier international; des quartiers plutôt résidentiels comme le Village gai et le Village Shaughnessy ou encore des quartiers en émergences comme la Cité du Multimédia ainsi qu'une partie de Griffintown. Cet arrondissement, situé entre le Mont-Royal et le fleuve, et qui comprend aussi les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, offre l'un des cadres bâtis les plus hétéroclites de la métropole. S'y côtoient, dans une esthétique proprement montréalaise, églises et gratte-ciels, bâtiments patrimoniaux et nouvelles constructions de verre, le tout sur un fond de mixité résidentielle et commerciale impressionnante. En fait, à l'échelle nord-américaine, le centre-ville de Montréal, abritant plus de

84 000 habitants sur 16,5 km² – soit environ 5 085 personnes au km² –, peut être considéré comme un CBD³⁴ ayant une densité résidentielle élevée (Ville de Montréal 2014b, 5). Toutefois, pour avoir une meilleure idée du nombre de personnes qui fréquentent quotidiennement l'arrondissement Ville-Marie, il faut ajouter, au nombre de résidents, le nombre de personnes qui s'y rendent pour le travail ainsi que le nombre de visiteurs qui y afflue. En effet, chaque jour, environ un demi-million de travailleurs, d'étudiants et de visiteurs fréquente cet arrondissement (Ville-Marie 2010, 6).

³⁴ Dans la littérature, surtout d'économie urbaine, le sigle CBD, abréviation de « Central Business District », désigne le quartier des affaires, le pôle commercial, financier, et souvent géographique, d'une ville. En Amérique du Nord, le terme « centre-ville » est, dans le langage courant, habituellement utilisé pour désigner cette partie de la ville qui comporte généralement les caractéristiques suivantes : une forte densité de bâtiments abritant des bureaux; une forte densité de tours; une forte concentration d'offres culturelles, d'hôtels et de grandes institutions; une faible présence du secteur manufacturier; et une très forte présence du secteur tertiaire soit les sièges sociaux et les bureaux d'administration; les services financiers comprenant les assurances et les affaires immobilières; les bureaux d'expert-conseil comme le génie, l'informatique, la gestion ou encore le marketing; de même que des cabinets d'avocats, de comptables et d'architecture; ainsi que les entreprises liées aux communications, au multimédia et à l'édition. (Polèse et Shearmur 2009, 288-289)

Quant à la population résidant dans l'arrondissement, elle est plus jeune que la moyenne montréalaise, si l'on se fie à l'âge médian qui y est de 35 ans, comparativement à celui de la ville de Montréal qui est de 39 ans. 26 % de la population de l'arrondissement est composée d'adultes âgés de 24 à 35 ans, alors que cette proportion est de 17 % pour l'ensemble de Montréal. La majorité des familles de l'arrondissement est composée de couples sans enfant, mais ce sont les ménages composés d'une personne seule qui sont majoritaires, avec 55 % des ménages. Autre caractéristique intéressante, dans le cas qui nous occupe, 70 % de la population active de l'arrondissement se déplace en transport en commun, à pied ou à vélo, ce qui se traduit évidemment par une présence marquée au niveau de la rue. Le revenu total moyen des ménages de l'arrondissement s'élève à environ 59 400 \$ par année, alors que, pour l'ensemble de la ville de Montréal, le revenu total moyen est de 57 700 \$. De ce revenu annuel, 11 % sont octroyés à l'alimentation, ce qui est le même pourcentage que pour les ménages de l'ensemble de la ville (Ville de Montréal 2014b; Ville de Montréal 2013b).

L'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie a, quant à lui, un portrait tout autre. Situé géographiquement au centre de

l'île de Montréal, c'est le troisième arrondissement le plus peuplé de la ville avec plus de 134 000 habitants répartis sur 15,9 km². Avec ses 8 457 résidents au km², c'est le deuxième arrondissement en terme de densité résidentielle. 41 % des résidents de l'arrondissement sont âgés de 35 à 64 ans. Le groupe des 25 à 34 ans représente, quant à lui, 21 % de la population de ce territoire. 49 % des ménages de l'arrondissement sont composés d'une personne seule. 55 % de la population active se déplace en utilisant les transports en commun, la marche ou le vélo. L'arrondissement a, économiquement et physiologiquement, été marqué par un passé fortement influencé par l'industrie lourde, notamment ferroviaire. Les bases économiques de l'arrondissement se concentrent désormais sur quelques secteurs majeurs : les technologies au Technopôle Angus; la vente de détail dans les secteurs de la Petite-Italie, de la Plaza St-Hubert et de la Promenade Masson. Les secteurs de la santé et des services sociaux sont aussi très importants vu la présence de l'Institut de cardiologie de Montréal, de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et de l'Hôpital Santa Cabrini. Tous ces secteurs font de l'arrondissement le quatrième fournisseur d'emplois de la ville. Le revenu total moyen des ménages y est de

51 766 \$ alors que la moyenne montréalaise est de 57 700 \$. 14 % du budget des ménages de l'arrondissement est consacré à l'alimentation, pourcentage légèrement supérieur à la moyenne montréalaise de 11 % (Ville de Montréal 2013a, 30). L'arrondissement héberge aussi quelques grandes institutions attractives comme le Parc olympique, le Jardin botanique, l'Insectarium ou encore le Marché Jean-Talon. En fait, l'arrondissement, depuis quelques années, essaie de revitaliser – au sens classique du terme – certains secteurs, notamment le long de la voie ferrée, dont les anciens ateliers Rosemont, le secteur Bellechasse (où se situe le site Marmier) ou encore le secteur Marconi. Cet arrondissement de Montréal, bien que bariolé par un nombre important de secteurs déstructurés – traces de son passé industriel – ou encore par la présence de certaines grandes institutions qui se sont mal insérées dans sa trame urbaine (comme dans le cas de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, par exemple), il n'abrite pas moins des quartiers vivants et un nombre impressionnant de jardins communautaires. Le cadre bâti, largement résidentiel, est majoritairement composé par un réseau de rues à angle droit, où des plexs, alignés le long des rues, sont bor-

dés, à l'arrière, par une ruelle, et auxquels on accède par un escalier extérieur (Benoît et Gratton 1991, 324).