

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LES ABONNÉ.E.S MONTRÉALAIS.E.S AU PANIER DE L'AGRICULTURE SOUTENUE PAR LA  
COMMUNAUTÉ (ASC) : INSERTION DANS LE QUOTIDIEN ET PRATIQUES DE MOBILITÉ ET DE  
CONSOMMATION ALIMENTAIRE DANS LA VILLE

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR

NATHALIE NAHAS

MAI 2023

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.04-2020). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

Je voudrais remercier Ugo Lachapelle pour le soutien issu de la Nouvelle Organisation de la Mobilité par l'Accès à l'Alimentation Dématérialisé (NOMAAD), dont le financement du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH), dans le cadre de la Subvention Savoir, a rendu cette recherche possible. Je le remercie aussi pour ses orientations, qui m'ont aidée à voir plus clair et pour les échanges qui m'ont permis de garder le cap, même pendant la période d'isolement social de la pandémie.

Je voudrais ensuite remercier le Réseau des Fermier. ère. s de Famille pour leur appui essentiel dans les communications et le recrutement de participant. e. s à cette recherche.

Je remercie de tout mon cœur ma famille : Carol, pour l'inspiration que son exemple me fournit tous les jours, *mamãe*, pour ses encouragements essentiels, et *papai*, pour tout son appui — c'est vous qui avez rendu cette maîtrise possible.

Et enfin, *ao meu* Fábio, compagnon de tous les jours : merci pour tes oreilles et ton cœur toujours ouverts à mes réflexions et inquiétudes – surtout, à mes rêves.

## DÉDICACE

À ma famille — à la génération de mes parents, survivants  
d'un passé pas si lointain

à ma génération, qui prend leur relais

à la prochaine génération, tout ça est pour vous.

## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	ii
DÉDICACE .....	iii
TABLE DES MATIÈRES.....	iv
LISTE DES FIGURES.....	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	viii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES.....	ix
RÉSUMÉ.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE 1 PROBLÉMATIQUE.....	7
1.1 L'alimentation en ville : enjeux et changements.....	7
1.1.1 Le rural et l'urbain : des univers qui se sont éloignés.....	7
1.1.2 Évolutions du commerce de détail urbain.....	8
1.1.3 Accès alimentaire urbain.....	9
1.2 Mobilité urbaine et alimentation .....	11
1.2.1 Développement urbain et dépendance automobile.....	11
1.2.2 Des déplacements rendus plus complexes.....	12
1.2.3 Enchaînement des trajets pour courses alimentaires.....	12
1.2.4 Achats alimentaires et choix modal.....	13
1.2.5 Enjeux de mobilité à Montréal .....	15
1.3 Alimentation locale : définitions et impacts.....	18
1.3.1 Alimentation locale et circuits courts : une définition complexe .....	18
1.3.2 Alimentation locale : quels impacts pour la durabilité ?.....	20
1.3.3 Alimentation locale à Montréal .....	22
1.4 L'agriculture soutenue par la communauté .....	24
1.4.1 Histoire et portée mondiale de l'ASC.....	24
1.4.2 Les variations du modèle dans le monde.....	26
1.4.3 L'ASC au Québec : une pratique encadrée .....	26
1.4.4 Qui sont les consommateur.ice.s en ASC ? Qui ne l'est pas ? .....	29
1.4.5 Consommation en ASC : quelle expérience pour les abonné.e.s ?.....	30
1.4.6 Consommation en ASC : quels changements s'opèrent chez les abonné.e.s ?.....	30

1.5	Pertinence et objectifs de la recherche .....	31
1.5.1	Pertinence sociale et scientifique .....	31
1.5.2	Objectifs de la recherche .....	32
CHAPITRE 2 CADRE THÉORIQUE .....		35
2.1	La théorie des pratiques : origines.....	35
2.2	Les composantes de la pratique .....	35
2.3	Les standards, l’habitude et le temps : des notions clés des pratiques.....	37
2.3.1	Les standards de la pratique et l’alimentation .....	37
2.3.2	L’habitude versus la réflexivité au quotidien .....	38
2.3.3	Les pratiques et le temps .....	40
2.3.4	Hypothèses .....	41
CHAPITRE 3 DÉMARCHE DE RECHERCHE .....		43
3.1	Approche méthodologique .....	43
3.2	Outil de collecte.....	44
3.3	Population cible et recrutement de participant.e.s.....	45
3.4	Données et type d’analyse .....	46
3.5	Construction d’une typologie et représentation graphique des habitudes alimentaires (en plus de l’ASC) par rapport aux habitudes de mobilité .....	47
3.6	Construction du tableau de croisement des fréquences de déplacement pour des raisons alimentaires et distances (mentionnées).....	52
3.6.1	Limites de la recherche .....	53
CHAPITRE 4 RÉSULTATS.....		55
4.1	Description de l’échantillon.....	55
4.2	Motivations pour l’adoption du panier.....	56
4.3	Activités qui composent la pratique et barrières posées à son adoption.....	57
4.3.1	Adoption.....	58
4.3.2	Collecte du panier .....	61
4.3.3	Planification des repas .....	64
4.3.4	Préparation et consommation des repas .....	69
4.3.5	Conclusion de cette partie.....	73
4.4	Les relations entre le panier, les choix de consommation alimentaire et la mobilité quotidienne des abonné.e.s.....	74
4.4.1	Enchaînement d’activités .....	74
4.4.2	Aller-retour .....	79
4.4.3	Motivations derrière les choix modaux des abonné.e.s .....	80
4.5	Les relations entre les choix de consommation alimentaire et mobilité urbaine .....	81
4.5.1	Typologie - par type d’établissement et par mobilité.....	82
4.5.2	Typologie par fréquence d’achats alimentaires et par distances .....	97

4.6 Le panier et la consommation de proximité .....	102
CONCLUSION .....	104
ANNEXE A GUIDE D'ENTRETIEN.....	115
ANNEXE B CARTONS DE RECRUTEMENT : PRÉSENTIEL (1), FACEBOOK (2).....	119
ANNEXE C FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT.....	120
ANNEXE D PONDÉRATION BASÉE SUR LES CHOIX DE CONSOMMATION ALIMENTAIRE ET DE MOBILITÉ DES ABONNÉ.E.S.....	124
ANEXE E MENTIONS AUX DISTANCES PARCOURUES PAR LES ABONNÉ.ES.....	133
BIBLIOGRAPHIE.....	136

## LISTE DES FIGURES

Figure 1-1 : Définition du modèle de l'ASC par le Réseau.....	28
Figure 1-2 : Les sens que le Réseau attribue à l'ASC.....	28
Figure 1-3 : Les sens que le Réseau attribue à l'ASC (2).....	29
Figure 4-1 Étapes d'adoption du panier et activités en fonction de l'usage du temps, selon les descriptions des participants.....	58
Figure 4-2 : Bande dessinée tirée de New Yorker, en août 2021 (« C'est la seule chose que j'aie pu faire de notre panier ASC cette semaine »).....	68
Figure 4-3 : Photo prise par Axel Chiche à Montréal, tirée de l'article de La Conversation. ....	77
Figure 4-4 : Point de chute de la Ferme Cadet Roussel, dans la boulangerie Coop Dans l'pétrin — photo prise par moi-même (en octobre 2020). ....	78
Figure 4-5 : Graphique représentant les types d'établissements alimentaires fréquentés en plus de l'ASC et modes de transport employés.....	82
Figure 4-6 : Groupes d'abonné.e.s représenté.e.s sur la carte de Montréal, selon leurs quartiers de résidence.....	84
Figure 4-7 : Graphique avec le groupe « épicuriens de quartier » surligné.....	85
Figure 4-8 Graphique avec le groupe « écolos motorisé.es » surligné.....	90
Figure 4-9 : Graphique avec le groupe « les conventionnel.le.s actif.ve.s » surligné.....	92
Figure 4-10 : Graphique avec le groupe « nouveaux.Iles adhérent.es » surligné.....	95



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2-1 : Composantes de la pratique. ....	36
Tableau 3-1 : Pondération en fonction de la fréquence et des types d'établissements alimentaires fréquentés en plus de l'ASC. ....	48
Tableau 3-2 : Pondération en fonction des modes de transport par type de trajet et de leur combinaison ou exclusivité d'usage.....	50
Tableau 4-1 : Scores des participant.e.s sur les deux indicateurs .....	82
Tableau 4-2 : Groupes d'abonné.e.s selon les établissements fréquentés et les modes de transport employés.....	83
Tableau 4-3 : Typologie par fréquence d'achats alimentaires et distances. ....	97

## LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

ACV — Analyses de Cycle de Vie

AIE — Agence internationale de l'énergie

ASC — Agriculture Soutenue par la Communauté

CAPÉ — Coopérative pour l'agriculture de proximité écologique

FAO — Organisation pour l'alimentation et l'agriculture

GES — Gaz à Effet de Serre

MAPAQ — ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec

ODD — Objectif de Développement Durable

PNUE — Programme des Nations Unies pour l'Environnement

RFF — Réseau des Fermiers de Famille

Sigle pour représenter chaque participant :

Âge + Genre + Nombre de personnes du ménage

Ex. « 42F2 » (42 ans, Femme, deux personnes dans le ménage)

## RÉSUMÉ

Les groupes d'Agriculture soutenue par la communauté (ASC) constituent une forme connue d'initiative de circuit court en alimentation. Leur objectif est de rapprocher les producteur.ice. s et consommateur.ice. s en réduisant les intermédiaires, afin de protéger l'activité économique des agriculteur.ice. s et d'assurer l'accès des consommateur.ice. s aux aliments frais. En ce qui concerne les consommateur.ice. s de l'ASC, il semble que la littérature se soit plus intéressée à leurs caractéristiques et leurs motivations. Il y a peu d'études sur les routines quotidiennes, trajets et choix modaux des consommateur.ice. s des circuits courts. Pourtant, étant donné la contribution des véhicules individuels aux émissions de gaz à effet de serre liées au transport, la recherche s'intéresse de plus en plus de plus à la réduction des activités et types de trajets effectués en voiture : ceci inclut les courses alimentaires. Ainsi, l'objectif de cette recherche est double. Premièrement, nous cherchons à caractériser cette pratique et comprendre comment celle-ci est liée aux autres pratiques qui composent la vie quotidienne afin d'évaluer si elle s'intègre mieux à certains styles de vie que d'autres. Deuxièmement, nous examinons de plus près les pratiques de consommation alimentaire et de mobilité urbaine des abonné. e. s, pour savoir si l'adoption d'un panier de l'ASC s'insère dans une consommation alimentaire de proximité dans la ville. Durant l'été et l'automne 2020, nous avons conduit des entretiens semi-dirigés avec 16 adultes actuellement abonnés à une des fermes qui composent le Réseau des fermiers de famille (RFF) et résidant actuellement dans la région métropolitaine de Montréal. Nous nous servons des concepts de la théorie des pratiques pour analyser les résultats obtenus.

Premièrement, il semble que le panier s'intègre mieux à certains régimes alimentaires qu'à d'autres, et exige des compétences que l'abonné. e n'a pas toujours le temps d'acquérir au courant d'une saison. Des adaptations dans le fonctionnement du panier pour rendre cette intégration du panier plus graduelle pourraient être considérées, comme des paniers pour « initié.es » réduits ou plus flexibles. Un autre élément qui ressort est l'importance du degré de contrôle que le/la participant. e a sur ses activités professionnelles et personnelles, ainsi que de la prévisibilité et la stabilité de ces activités. Contrairement à l'épicerie, les paniers d'ASC doivent être récupérés à des moments prédéterminés. Ensuite, pour ce qui est des modes employés pour la collecte du panier, les abonné. e. s qui utilisent normalement la voiture pour leurs courses mentionnent la proximité du point de chute du panier comme un élément convaincant pour qu'il.elle. s'y rendent à pied. Il.elle. s mentionnent le temps disponible pour passer à la maison avant la collecte, la coordination de leurs activités personnelles, les conditions climatiques et de la rue. Des barrières logistiques ont également été mentionnées, notamment liées au transport et au stockage des aliments. Ces enjeux posent des défis concrets à la conciliation entre alimentation responsable et adoption de modes actifs de transport en milieu urbain. Nous avons enfin constaté que le panier s'intègre à des styles de consommation alimentaires variés, plus ou moins axés sur la proximité et sur les achats d'appoint dans différents types d'établissements alimentaires. Nous en concluons que ces initiatives — locales, éthiques et zéro déchet — se complémentent entre elles et avec d'autres types d'établissements dans la consommation alimentaire des abonné. es de notre échantillon. Ces résultats offrent un argument pour la construction d'une offre alimentaire de proximité variée dans la ville, susceptible de favoriser une consommation alimentaire plus durable associée à l'emploi de modes actifs de transport.

Mots clés : Agriculture soutenue par la communauté ; ASC ; consommation alimentaire ; mobilité ; Montréal ; théorie des pratiques

## ABSTRACT

Community Supported Agriculture (CSA) groups are a well-known form of short food supply chain initiative. Their objective is to bring producers and consumers closer together by reducing intermediaries, in order to protect the economic activity of farmers and ensure consumer access to fresh food. Regarding CSA consumers, it seems that the literature has been more interested in their characteristics and motivations. There are few studies on the daily routines, trips and modal choices of these consumers. However, given the contribution of individual vehicles to transport-related greenhouse gas emissions, there is a growing body of research interested in reducing the activities and trips made by car: this includes food shopping trips.

Thus, the objective of this research is twofold. First, we seek to characterize this practice and understand how it relates to other practices that make up daily life in order to assess whether it fits better into some lifestyles than others. Second, we look more closely at the food consumption practices and urban mobility of subscribers, to see if the adoption of a CSA basket is part of a broader food consumption practice in the city based on short distances. During the summer and autumn 2020, we conducted semi-structured interviews with 16 adults who currently subscribe to one of the farms that make up the Family Farmers Network (*Réseau des fermiers de famille*) and who currently reside in the Montreal metropolitan area. We use concepts from practice theory to analyze the results.

Firstly, it seems that the basket fits better with some diets than others, and requires skills that the subscriber does not always have time to acquire over the course of a season. Adaptations in the operation of the basket to make this integration of the basket more gradual could be considered, such as smaller or flexible "starter" baskets. Another element that emerges is the importance of the degree of control that the participant has over their work and personal activities, as well as the predictability and stability of those activities. Unlike the grocery store, CSA baskets must be picked up at predetermined times. Second, in terms of the modes used to pick up the basket, subscribers who normally use cars for their food shopping cite the proximity of the basket drop-off point as a compelling reason to walk to it. They cite time available to get home before collection, coordination of personal activities, and weather and street conditions. Logistical barriers were also mentioned, particularly related to transportation and storage of the basket's foods. These issues pose concrete challenges to reconciling responsible food consumption with the adoption of active modes of transportation in urban areas. Finally, we found that the basket fits into a variety of food consumption styles, more or less focused on proximity and based on different types of food establishments. We conclude that these - local, ethical and zero-waste - initiatives complement each other as well as other establishments in the food consumption of the subscribers in our sample. These results offer an argument for the construction of a varied local food offer in the city, which is likely to favor a more sustainable food consumption associated with the use of active modes of transport.

Keywords :

Community Supported Agriculture; CSA; food consumption; mobility; practice theory ; Montreal

## INTRODUCTION

Il est devenu bien établi qu'une des façons de mitiger le réchauffement climatique, l'épuisement des ressources naturelles, la perte de la biodiversité et la pollution, parmi d'autres problèmes environnementaux actuellement, est de changer les styles de vie. L'empreinte écologique est un outil qui permet de calculer combien de surface terrestre et aquatique requièrent certains modes de consommation, comportements quotidiens et déchets générés (Footprint Network, 2022)<sup>1</sup>. C'est, en termes simples, une façon de calculer combien de planètes Terre sont requises pour soutenir différents styles de vie. Actuellement, l'Amérique du Nord a besoin de 5,13 planètes Terre pour soutenir son style de vie (Footprint Network, 2022)<sup>2</sup>. Les composantes du style de vie prises en compte dans le calcul sont l'alimentation, le logement — ce qui inclue l'électricité et l'eau, par exemple —, la mobilité et la consommation de biens et services. Pour diminuer les empreintes écologiques des individus, l'appel à un style de vie durable se fait de plus en plus entendre. Un mode de vie durable se définit comme « un ensemble d'habitudes et de modèles de comportement ancrés dans une société et facilités par des institutions, des normes et des infrastructures qui encadrent les choix individuels afin de réduire au minimum l'utilisation des ressources naturelles et la production de déchets, tout en favorisant l'équité et la prospérité pour tous. » (PNUE — Programme des Nations Unies pour l'Environnement, 2016). Il fait partie des compromis de l'agenda 2030 et de l'objectif de développement durable (ODD) 12 — Cible 8, qui stipule que « d'ici à 2030, nous veillerons à ce que les populations du monde entier disposent des informations et de la sensibilisation nécessaires au développement durable et à des modes de vie en harmonie avec la nature » (PNUE — Programme des Nations Unies pour l'Environnement, 2016).

Parmi les composantes du style de vie que nous avons mentionnées, l'alimentation, le logement et la mobilité contribuent pour 75 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux styles de vie — c'est ce qu'on appelle leur « empreinte de carbone » (Institute for Global Environmental Strategies, Aalto University et D-mat, 2019). Ainsi, pour atteindre l'objectif de l'Accord de Paris de limitation du réchauffement climatique à 1,5 °C, les réductions de l'empreinte de carbone qui devront se faire dans les pays développés sont de plus de 75 % pour l'alimentation, 93 % pour le logement et 96 % pour la mobilité d'ici à 2050 (Institute for Global Environmental Strategies, Aalto University et D-mat, 2019). Il s'agit bien

---

<sup>1</sup> Global Footprint Network, [lien](#) consulté en Mars, 2022.

<sup>2</sup> Global Footprint Network, [lien](#) consulté en Mars, 2022.

d'une tâche monumentale pour ces pays, car ces changements traversent des domaines d'action très divers, qui incluent, par exemple, les transitions énergétiques, les défis de mobilité dans la ville et les systèmes alimentaires.

Parmi les changements recommandés dans les styles de vie, nous pouvons mentionner celles énoncées par le rapport « *Sustainable Lifestyles: Options and Opportunities* » du PNUE (2018). Celles-ci sont divisées entre les actions les plus efficaces et les actions qui contribuent par effets secondaires. Pour l'alimentation, les actions les plus efficaces sont de réduire le gaspillage de nourriture à la maison et dans les communautés et d'adopter une alimentation riche en végétaux : c'est-à-dire, de manger plus de légumes verts, de fruits de mer et de viande blanche, et moins de viande rouge et de produits laitiers. Les actions secondaires sont de s'approvisionner auprès des fermes locales et de promouvoir les fruits et légumes de saison. Pour le transport, les actions les plus efficaces sont de modifier les modes de transport pour augmenter le pourcentage de déplacements à pied, à vélo et en transport en commun, de trouver des alternatives à la possession d'une voiture et, enfin, de réduire ou éliminer la nécessité de se déplacer — tant sur de longues que de courtes distances. Les actions secondaires sont d'assurer que le parc automobile et les voitures personnelles fonctionnent efficacement et de réduire les émissions dues à la marche au ralenti des véhicules personnels. Plus spécifiquement concernant la réduction de l'empreinte de carbone des styles de vie, les efforts concentrés qui produiraient les meilleurs résultats sont la réduction de la consommation de viande et de produits laitiers, de l'énergie produite à partir de combustibles fossiles, de l'utilisation de la voiture et de voyages en avion (Institute for Global Environmental Strategies, Aalto University et D-mat, 2019).

Une tendance qui a marqué la recherche — notamment, les études en consommation — a été d'assumer que le fait de fournir des informations aux consommateurs les motive à changer leurs comportements et styles de vie. Différents courants théoriques issus de l'économie et de la psychologie ont adopté cette approche, pour laquelle le choix de l'individu est central — c'est pourquoi ceux-ci cherchent donc à identifier des facteurs explicatifs pour ce choix (Shove, 2009). Cette approche — surnommée de « ABC » pour *Attitude-Behavior-Choice* (Shove, 2009) — est basée sur l'hypothèse que les consommateurs prennent leurs décisions de manière rationnelle, en tenant compte d'éléments tels que le prix et des informations sur les produits, ainsi que leurs préférences et valeurs personnelles (Warde, 2012 ; Brons et Oorterveer, 2017). C'est surtout cette vision qui a orienté plusieurs politiques publiques et privées

cherchant à influencer et changer des comportements dans le sens des styles de vie durables que nous avons mentionnés plus haut.

Cependant, au début des années 2000, émerge le constat que les individus qui adhèrent aux valeurs écologiques n'agissent pas nécessairement toujours en accord avec elles — c'est le « *value-action gap* » (Shove, 2009 ; Warde, 2012), aussi nommé « *attitude-behavior gap* » ou « *knowledge-to-action gap* » (Brons et Oorterveer, 2017). Ainsi, une tendance s'esquisse dans les sciences sociales qui cherche justement à approfondir la compréhension des processus de transformation sociale en misant sur les éléments que le paradigme antérieur considérait comme purement contextuels, et qui, ici, sont considérés centraux pour la compréhension des comportements sociaux (Shove, 2009). Parmi ces différents courants, qui incluent les théories de la transition, ainsi que des études de l'innovation, de la science et de la technologie, figure la théorie des pratiques, surgie au début des années 2000 en Grande-Bretagne et dans les pays scandinaves (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Cette théorie propose de partir des pratiques comme unité d'analyse, en les considérant comme des « blocs d'activités, de significations, de compétences et d'objets » interconnectés (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). La consommation, par exemple, est un moment spécifique d'une pratique — ce qui se fait avec le produit acheté, par exemple, importe plus pour la compréhension de la consommation que le moment de l'achat (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Cette théorie s'oppose ainsi aux modèles basés sur le choix du/de la consommateur.ice « souverain.e » que nous avons décrits plus haut, car elle considère que les choix sont rarement isolés : ils font souvent partie d'une chaîne de choix. De plus, les décisions prises — par exemple, une décision d'achat — ne sont pas purement personnelles : les individus suivent des normes des groupes auxquels ils appartiennent (Warde, 2012). Un des termes employés dans la littérature pour se référer à ces normes est celui de standard, qui représente les attentes et croyances des individus sur ce qu'ils doivent faire et sur la manière dont ils doivent le faire (Bisogni *et al.*, 2005). Enfin, un autre aspect important de cette théorie est comment elle prend en considération l'aspect routinier des actions réalisées par les individus. Pour ce faire, elle se penche sur le concept d'habitude (*habit*) : une « disposition ou une tendance plus ou moins autonome (*self-actuating*) à s'engager dans une forme d'action précédemment adoptée ou acquise » (Camic, 1986, cité par Warde, 2012, page 7)<sup>3</sup>. Ainsi, c'est en se penchant sur les habitudes et les routines qui en découlent — définies comme des séquences d'actions — que ce courant cherche à expliquer les dynamiques de la vie quotidienne et les processus d'évolution des pratiques au fil du temps. Des auteurs

---

<sup>3</sup> Traduction libre.

mettront plus l'emphase sur certains aspects que les autres, tels que les cadres normatifs des pratiques, les infrastructures matérielles ou les processus de formations de routines (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Nous allons élaborer cette théorie dans notre chapitre théorique.

Nous voulons, dans ce mémoire, nous pencher sur deux aspects des modes de vie durables : l'alimentation et la mobilité. Ces aspects sont liés lors d'étapes de la chaîne alimentaire telles que le transport des aliments ou intrants productifs, ou les trajets faits par les consommateurs pour faire leurs courses alimentaires. Nous allons nous intéresser spécifiquement à cette dernière étape. Pourquoi nous intéresser aux trajets des consommateurs lors de leurs courses alimentaires ? Les transports représentent environ un cinquième (23 %) des émissions mondiales de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) (Climate Watch, 2018), <sup>4</sup>dont les trois quarts représentent des émissions liées aux déplacements routiers. La majeure partie provient des véhicules — voitures et bus — qui contribuent à hauteur de 45,6 % (AIE — Agence internationale de l'énergie, 2021)<sup>5</sup>. Le Canada ne fait pas exception. Le secteur des transports génère 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les véhicules légers — les voitures, les fourgonnettes et les camions légers des ménages — sont responsables de près de la moitié de ce total (ministère des Ressources Naturelles Canada, 2020). <sup>6</sup> Dans la littérature, afin de comprendre pourquoi l'usage de la voiture ne cesse d'augmenter, de plus en plus de chercheurs s'efforcent d'inclure dans leurs analyses les activités et types de trajets effectués en voiture — en prenant en compte les activités à l'origine et à la destination des trajets, et si elles sont liées au travail, aux loisirs ou aux courses, par exemple (Mattioli et Anable, 2017).

Ainsi, nous aborderons cette thématique en prenant le cas d'une initiative qui correspond à l'orientation d'action secondaire mentionnée plus haut par l'PNUE, à savoir : « s'approvisionner auprès des fermes locales ». C'est le cas de l'Agriculture Soutenue par la Communauté (ASC), une initiative qui consiste en un partenariat entre un groupe de consommateurs et une ferme, dans lequel le/la consommateur.ice paie au début de la saison pour sa provision alimentaire. L'idée est donc de protéger l'activité économique de la ferme, tout en donnant accès au/à la consommateur.ice à des aliments locaux. Dans la pratique, l'adhésion par un. e consommateur.ice à une initiative du type ASC signifie qu'il.elle recevra tout au long de la saison des aliments dont la nature et la quantité seront plus ou moins définies par la ferme et distribués de façon hebdomadaire. Ce fonctionnement représente, dans la pratique, une façon de valoriser

---

<sup>4</sup> Climate Watch Data, [lien](#) consulté en Mars 2022.

<sup>5</sup> Agence internationale de l'énergie, [lien](#) consulté en Mars 2022.

<sup>6</sup> Ressources naturelles Canada, [lien](#) consulté en Mars 2022.



des aliments locaux et de rapprocher l'alimentation de ces ménages de l'offre alimentaire de saison de la région où ils résident. Quand on compare cette expérience à celle d'acheter des produits alimentaires dans des supermarchés, caractérisée par une énorme variété de produits issus de divers pays et une totale liberté de choix, on constate qu'elle représente bien une rupture dans l'expérience d'approvisionnement alimentaire.

Ainsi, nous voulons faire une réflexion sur l'adoption du panier en tant que pratique quotidienne, à la lumière des concepts de la théorie des pratiques. Qu'est-ce qui caractérise cette pratique et qu'est-ce qu'elle exige des abonné. e. s au quotidien ? Est-ce qu'elle est plus ou moins viable pour différents styles de vie ? On entend par style de vie des ensembles de pratiques avec lesquelles cette pratique a une relation. L'idée est de soulever les éléments qui peuvent rendre l'adoption du panier de l'ASC plus ou moins facile à adopter selon les styles de vie concernés. Dans un premier temps, nous nous pencherons sur le moment de l'adoption du panier tel que décrit par les participant. e. s de notre recherche, en tenant compte de leur contexte de vie et de leurs motivations. Ensuite, nous chercherons à identifier deux éléments de cette pratique : quelles compétences elle exige des abonné. e. s, selon quels standards, c'est-à-dire, quelles orientations normatives de comportement. Par la suite, nous nous pencherons sur les potentiels conflits qui apparaissent entre les activités du panier et d'autres activités structurantes du quotidien.

Ensuite, est-ce que cette pratique représente aussi une rupture dans la façon de consommer dans la ville ? Plus spécifiquement, nous voulons savoir si l'adoption d'un panier de l'ASC (consommation locale) s'insère dans une consommation alimentaire de proximité dans la ville. Ici, nous définissons la consommation alimentaire de proximité comme une consommation qui se fait sur de courtes distances en ville. Et est-ce que l'adoption du panier pourrait s'associer à des changements dans la mobilité quotidienne des abonné. e. s car elle s'associe à une consommation alimentaire de proximité ? Pour répondre à cette deuxième série de questions, nous nous pencherons spécifiquement sur les questions de mobilité liées au panier : les trajets de collecte du panier et les choix de mode de transport et de consommation alimentaire des abonné. e. s dans la ville. Enfin, nous nous pencherons sur les relations entre le panier et la consommation alimentaire de proximité dans la ville.

Avant de présenter notre approche méthodologique et nos résultats, nous allons aborder quelques enjeux liés à l'éloignement physique entre certaines étapes de la chaîne alimentaire et la ville, les évolutions du commerce de détail urbain nord-américain et les questions d'accès alimentaire qui en découlent.

Deuxièmement, nous présenterons quelques enjeux liés à la mobilité urbaine liée à l'alimentation, comme la dépendance automobile, la complexification des déplacements et les constats liés aux choix modaux pour achats alimentaires. Ensuite, nous ferons une définition de l'alimentation locale et présenterons les impacts associés. Enfin, nous présenterons le mouvement de l'Agriculture soutenue par la communauté (ASC) dans le monde et au Québec et quels sont les constats de la littérature à ce sujet.

# CHAPITRE 1

## PROBLÉMATIQUE

Dans ce chapitre, nous allons aborder les évolutions de l'alimentation en ville, dans un premier temps. Deuxièmement, nous traiterons des thématiques de mobilité et alimentation urbaines traitées par la recherche. Ensuite, nous nous pencherons sur les définitions de l'alimentation locale, ainsi que les discussions sur ses impacts. Enfin, nous présenterons le cas spécifique d'alimentation locale qui nous intéresse dans cette recherche, à savoir, l'Agriculture soutenue par la communauté (ASC).

### 1.1 L'alimentation en ville : enjeux et changements

#### 1.1.1 Le rural et l'urbain : des univers qui se sont éloignés

Il y a de plus en plus d'urbain.es dans le monde. Actuellement, plus de la moitié de la population mondiale est urbaine et, d'ici 2025, 2,5 milliards de personnes vivront dans des villes (FAO, 2019). L'alimentation des urbain.es est dorénavant considérée comme un des grands enjeux de l'ère contemporaine. Carolyn Steel (2016), dans son livre « Ville affamée — Comment l'alimentation façonne nos vies », démontre comment l'existence des villes a été historiquement liée à l'agriculture. Elle explique que les premières villes connues sont nées du développement de l'agriculture, et plus particulièrement, des nécessités de stockage des surplus alimentaires. À l'époque préindustrielle, les liens sont étroits entre la ville et la campagne car le transport de denrées périssables se fait dans des courtes distances. C'est donc en ville que les agriculteurs.ices vendent leurs surplus aux résident. es urbain.es (Vivre en Ville, 2014). La production alimentaire ainsi que sa distribution étaient donc présentes et très visibles dans les espaces urbains.

Depuis, l'organisation de la ville et de son système agroalimentaire correspondant a connu des évolutions importantes. Celles-ci ont été fortement propulsées par les innovations de transport telles que les chemins de fer, ainsi que les améliorations des conditions de stockage et transformation, qui vont éliminer la nécessité de proximité définitivement, et mettre les échanges agroalimentaires dans une échelle mondiale. La production alimentaire mondiale a plus que triplé entre 1960 et 2015, grâce aux technologies qui ont permis une amélioration de la productivité, ainsi qu'à l'augmentation de l'utilisation des terres, de l'eau et d'autres ressources naturelles (FAO, 2017). Le résultat est que la production alimentaire industrialisée et mondialisée représente une grande partie de la consommation alimentaire des citoyen. nes, malgré le fait que ces bassins alimentaires soient rendus distants des villes (Vivre en Ville, 2014). Cependant, le système

alimentaire mondial tel qu'il est actuellement est de plus en plus mis en question dû à des externalités négatives, identifiées dans toutes les étapes des chaînes de production et approvisionnement alimentaire. Ces externalités sont environnementales, telles que les émissions de gaz à effet de serre, l'érosion des sols, la pollution des eaux et les pertes de biodiversité, ou sociales, telles que l'appauvrissement des agriculteurs, la disparition des exploitations familiales et la déstructuration des communautés villageoises (Mundler, P., & Rumpus, 2012). S'ajoutent à celles-ci des enjeux de santé publique liés à l'accès alimentaire, comme l'insécurité alimentaire, la malnutrition et l'obésité (FAO, 2017 ; Robitaille, E., Bergeron, P., 2016).

### 1.1.2 Évolutions du commerce de détail urbain

« Dans ma p'tite ville on était juste quatre mille/Pis la rue principale à s'appelait St-Cyrille/La coop, le gaz bar, la caisse-pop, le croque-mort/Et le magasin général/Quand j'y retourne ça m'fait assez mal/Y'é tombe une bombe su'a rue principale/Depuis qu'y ont construit le centre d'achat » (Les Colocs, La Rue Principale, 1993).

Cet extrait de chanson témoigne bien des différentes évolutions qu'ont connues les commerces dans les villes québécoises au long du 20<sup>e</sup> siècle. On passe du commerce traditionnel de l'avant-guerre, concentré dans le centre-ville et accessible à pied, à l'âge doré des shopping centers. Depuis les années 1950, ces derniers sont caractérisés par un développement qui va de pair avec celui des banlieues et un accès qui se fait difficilement sans voiture (Jones, Hernandez, 2006). En effet, une tendance décisive pour l'essor des shopping centers a été l'étalement urbain qui s'est produit au long de la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui dans les villes nord-américaines. Celui-ci entraîne des mouvements centrifuges de plusieurs services urbains, ce qui inclue les services alimentaires. Dans les quartiers centraux des villes, qui ont connu un appauvrissement durant cette période, la demande ne justifie plus l'offre alimentaire, ce qui, allié à la compétition entre les grands détaillants, provoque une disparition des commerces indépendants qui y étaient présents (Robitaille, Bergeron, 2016).

Les shopping-centers ont varié selon les demandes du temps : entre expansion incontrôlée et planification, entre développement effréné dans les banlieues et retour au centre-ville, entre processus de dégradation et de rénovation (Jones, Hernandez, 2006). Dans les années 1960-70, face à un moment de saturation commerciale des shopping-centers, perçus par le public comme trop homogènes et aseptisés, et afin de contrer le déclin des centres-villes, les promoteurs des shopping centers vont effectuer un « retour au centre-ville » et y développer des centres commerciaux planifiés — c'est l'exemple du Vieux Port de Montréal (Jones, Hernandez, 2006 ; Maltais, 2016). En 1990, l'arrivée des *big boxes* (magasins de très

grande taille) et *power centres* (lieux de concentration des *big boxes*) dans les marchés canadiens change encore la donne, dû à l'attractivité de leur stratégie agressive de bas prix (Jones, Hernandez, 2006). Un autre phénomène, plus récent, va se produire par la suite : la revitalisation d'anciens quartiers des régions centrales de Montréal qui souffraient, depuis des années, un déclin dû à la désindustrialisation et les migrations vers la banlieue des populations plus aisées (Maltais, 2016). Cette revitalisation rend les rues commerçantes de ces quartiers plus attrayantes pour les investisseurs, ce qui fait que les nouveaux établissements tels que des « ... cafés, restaurants branchés, boutiques spécialisées... » (Maltais, 2016) — s'y multiplient. Des zones commerciales spécialisées se développent de façon concentrée partout dans les centres des grandes villes au Canada, une réaction aux formes d'achat concentrées, selon les évolutions démographiques et de style de vie de l'époque (Jones, Hernandez, 2006).

Ainsi, depuis les années 60, la littérature s'est intéressée aux éléments qui influencent des changements structurels du commerce de détail urbain. Ceux-ci sont liés aux conditions socioéconomiques et à la croissance urbaine : les variations temporelles et spatiales des revenus, la croissance démographique urbaine, les conditions de la concurrence ou de la concentration des marchés, la consolidation du détail, les changements des produits offerts, les développements technologiques (ex. *cyber retailing*), ainsi que les évolutions des préférences des consommateurs (Jones, Hernandez, 2006). Parmi ces facteurs, un qu'il est important de mentionner est la mobilité urbaine. En effet, il semblerait qu'il y a des liens entre gains technologiques qui favorisent une plus grande mobilité urbaine — c'est-à-dire, la capacité de parcourir de plus grandes distances de plus en plus rapidement — et les mouvements, soit de concentration ou de dispersion, des commerces de détail en ville (Jones, Hernandez, 2006). Ces deux thématiques sont donc bien liées.

### 1.1.3 Accès alimentaire urbain

La façon dont le commerce de détail urbain a évolué a des répercussions sur les enjeux d'accès alimentaire en ville. L'accès est défini comme « une combinaison de ressources économiques, accès physique et ressources socioculturelles qui permettent l'achat ou l'acquisition de produits alimentaires appropriés pour une alimentation nutritive. » (FAO, 2001, cité par Cerrada-Serra P. *et al.*, 2018, page 1372). Cette définition distingue ainsi trois dimensions relatives à l'accès : la physique, l'économique et la socioculturelle. Les études de la ville se sont notamment penchées sur l'accès physique, à partir de deux approches : l'identification des associations entre les caractéristiques de l'environnement alimentaire urbain et des résultats comportementaux, anthropométriques ou de santé chez les ménages et individus,

d'une part, et la caractérisation des configurations socio-économiques de ces environnements, d'autre part (Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016).

Dans le deuxième axe, elles ont surtout procédé à l'identification de déserts alimentaires, qui sont définis comme « des secteurs ayant un faible accès géographique à des commerces offrant des aliments liés à une saine alimentation et qui sont défavorisés sur le plan socioéconomique » (Robitaille, Bergeron, 2016, page 26). Elles identifient aussi des marais alimentaires, qui sont également des quartiers matériellement dépourvus, mais qui ont un grand accès à des détaillants alimentaires offrant surtout des options alimentaires considérées insuffisamment nutritives, telles que les établissements de restauration rapide et les dépanneurs (Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016). Vu la basse mobilité des ménages à bas revenu (Apparicio *et al.*, 2007), et les questions d'accessibilité physique qui se posent pour les ménages non motorisés (Bertrand *et al.*, 2008), l'offre alimentaire de proximité, notamment celle en aliments sains (ex. fruits et légumes) acquiert de l'importance pour ses potentiels impacts sur la diète de ces ménages. Cependant, si aux États-Unis, les déserts alimentaires sont un problème répandu, au Canada, les études constatent qu'y auraient moins d'éléments indiquant leur présence dans les villes canadiennes — excepté quelques quartiers et poches urbaines de taille réduite (Apparicio *et al.*, 2007 ; Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016). Les marais alimentaires, d'autre part, semblent être plus répandus (Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016). Des facteurs autres que l'accès géographique influencent l'accès des ménages aux aliments sains et frais, tels que le prix, qui varie selon le type de magasin (Drouin *et al.*, 2009), la diversification de l'offre alimentaire, par le biais de l'agriculture urbaine, par exemple, et des facteurs socioculturels, tels que l'éducation (Rodier *et al.*, 2017). En ce qui concerne l'accès alimentaire géographique, l'indice principal employé pour vérifier l'accessibilité alimentaire urbaine est celui de la densité, par exemple, le numéro de commerces alimentaires par secteur de recensement, ou alors, la disponibilité de magasins vendant des fruits et légumes. Le deuxième est celui de la proximité géographique des commerces alimentaires en relation au domicile des ménages (Apparicio *et al.*, 2007 ; Bertrand *et al.*, 2008 ; Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016).

Pour ce qui est des associations entre environnements alimentaires et les mesures de santé, consommation et insécurité alimentaire des ménages, les résultats des études faites aux États-Unis (Shannon et Christian, 2017) et au Canada (Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016) varient selon les mesures employées. Il n'y aurait pas de liens significatifs entre augmentation de la présence d'établissements alimentaires à proximité de la maison (Cummins *et al.*, 2014) ou au long des trajets des

individus (Widener *et al.*, 2018) et amélioration de la diète ou santé (Rodier *et al.*, 2017 ; Chaput *et al.*, 2018). Il y aurait, cependant, une amélioration de la perception de l'accès alimentaire (Cummins *et al.*, 2014 ; Rodier *et al.*, 2017). Au Canada, il semblerait que la présence de certains types de restaurants ait un impact plus significatif sur la diète et la santé des résidents (Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016). Par exemple, le nombre de restaurants à service limité dans un environnement alimentaire est négativement associé au nombre d'achats dans les épiceries et d'achats d'aliments à consommer plus tard, et positivement associés au nombre d'achats dans les restaurants et d'achats d'aliments à consommer immédiatement (Widener *et al.*, 2018). La diversité de l'offre alimentaire plus générale serait également plus liée à des résultats en termes de changement de comportements alimentaires tels que l'augmentation de la consommation de fruits et légumes (Rodier *et al.*, 2017).

## 1.2 Mobilité urbaine et alimentation

### 1.2.1 Développement urbain et dépendance automobile

L'évolution historique de la forme urbaine des villes nord-américaines et européennes va de pair avec celle de la mobilité. Ces villes sont passées, depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle, d'une situation de forte densité urbaine, basée sur la structure de la ville historique, à un contexte de faible densité, dû à un processus continu d'étalement urbain et de croissance des banlieues (Wiel, 1999, cité par Jourdan, 2009, page 1 ; Turcotte, 2008 ; Lewis, 2012). La première était liée à une grande utilisation des modes « doux » de déplacement, à savoir, transports collectifs (ex. tramway, autobus et métropolitain) et modes actifs de déplacement (ex. vélo, à pied). Le deuxième requiert un déplacement fortement basé sur l'usage de l'automobile (Wiel, 1999, cité par Jourdan, 2009, page 1 ; Turcotte, 2008 ; Lewis, 2012). Dans un contexte où les échanges (urbains, régionaux et internationaux) s'intensifient et se complexifient, notamment par le biais des technologies de l'information, il semble que la mobilité comme un tout ait changé d'échelle : les citoyens parcourent des distances de plus en plus longues (Orfeuill, 2001, cité par Hani, 2009, page 113). Face à cette demande croissante pour plus de mobilité, il est devenu très difficile d'opérer un report modal, c'est-à-dire, de passer de l'usage de l'automobile à l'usage de moyens actifs de transport. En effet, l'automobile présente des avantages indéniables aux individus, tels que la flexibilité et la vitesse des parcours et le contrôle sur sa propre mobilité, qui demeurent sans égal par rapport aux autres moyens de transport. Ceci mène plusieurs à parler d'une véritable dépendance automobile (Motte-Baumvol, 2007). Selon les données de l'Enquête sociale générale, la proportion des Canadiens de 18 ans et plus qui ont fait tous leurs déplacements en automobile (comme conducteurs ou comme passagers) est passée de 68 % en 1992 à 74 % en 2005 (Turcotte, 2008).

Cependant, les effets néfastes que cette dépendance automobile amène sur la santé physique et mentale des citadins et sur l'environnement font aussi consensus, parmi lesquelles : la consommation insoutenable de ressources naturelles (pétrole) et d'espace dans les villes (stationnement), la pollution qu'elle génère, sa relation avec un style de vie inactif (obésité) et la congestion (Lewis, 2012). Cette dernière tend à croître malgré les améliorations potentielles des technologies mobiles et l'augmentation de l'offre routière, qui est de plus en plus difficile à mettre en œuvre dans les villes (Lewis, 2012). De plus, cette dépendance automobile contribue à l'exclusion sociale des ménages à faible revenu (Clifton, 2004 ; Motte-Baumvol, 2007). En réponse, les pratiques et la planification urbaine s'orientent de plus en plus vers des principes de mobilité durable. Celle-ci doit faire face au défi d'assurer les déplacements des individus tout en contribuant à réduire les déplacements en automobile. Elle doit, en même temps, tenir compte d'enjeux sociaux (santé, accessibilité et équité), environnementaux (réchauffement climatique, pollution) et économiques (disponibilité de la main d'œuvre et circulation des consommateurs) (Lewis, 2012).

### 1.2.2 Des déplacements rendus plus complexes

Si les distances des déplacements des ménages ont augmenté, cela ne signifie pas pour autant que les déplacements ont augmenté en nombre. En effet, ils se sont complexifiés : on passe d'un mouvement pendulaire domicile-travail à une tendance d'« éclatement » de la mobilité des ménages, ainsi que d'enchaînement des déplacements individuels au long de la journée (Desse, 2001, cité par Hani, 2009, page 116). Les individus tendent donc à faire une « pérégrination » (Wiel, 1999, cité par Kieffer et Audard, 2014, page 1) ou « chaînage des déplacements » (Kieffer et Audard, 2014) à savoir, profiter du déplacement vers une activité principale, comme le travail ou une activité des enfants, pour effectuer d'autres déplacements, comme des achats, par exemple, dans le parcours d'aller ou de retour. La construction de ces chaînes est liée à la localisation des lieux des activités (Hani, 2009), dans un effort d'optimisation de l'itinéraire, tandis que les sorties « simples » (aller-retour) ont soit des distances variables (selon la distance entre la résidence et le travail) soit de très courtes distances (à proximité du domicile) (Kieffer et Audard, 2014). L'adoption de ces chaînages de déplacements augmente selon l'activité professionnelle (Kaufman, Flamm, 2002, cité par Hani, 2009, page 118) — ceci s'applique notamment pour les ménages où la mère exerce une activité professionnelle. (Hani, 2009).

### 1.2.3 Enchaînement des trajets pour courses alimentaires

Les achats alimentaires ne se font pas seulement à proximité du quartier résidentiel (Handy et Clifton, 2001 ; Clifton, 2004 ; Shannon et Christian, 2017). Même les ménages à bas revenu vont plus loin,



notamment car ils sont plus sensibles aux prix (Clifton, 2004). C'est pourquoi les études vont de plus en plus se baser sur l'idée de l'espace d'activité (*activity space*) des ménages et individus, c'est-à-dire, les différents lieux qu'une personne rencontre et traverse au cours d'une journée (Mack et Tong, 2015 ; Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016 ; Shannon et Christian, 2017 ; Widener *et al.*, 2018). Les études d'accessibilité alimentaire qui se basent seulement sur la distance à la résidence risquent de surestimer le nombre de déplacements effectués par les individus : il est fréquent qu'ils cherchent à réduire leurs déplacements en combinant plusieurs activités dans un même voyage (Mack et Tong, 2015 ; Shannon et Christian, 2017). L'emploi d'une mesure d'accessibilité basée sur les espaces d'activité indique que l'environnement alimentaire auquel les individus sont exposés varie selon des caractéristiques démographiques — âge, sexe, le fait d'être responsable pour les courses du ménage et le statut professionnel — au Canada, ainsi que selon la ville de résidence (Widener et al, 2018). Les comportements d'achat selon les environnements alimentaires et types d'établissements auxquels les individus sont exposés varient surtout selon les variables démographiques — notamment l'âge et le fait d'être responsable pour les courses du ménage (Widener et al, 2018). Le statut professionnel, c'est-à-dire, si l'individu est employé et si c'est à temps plein ou pas, apparaît comme une variable importante qui oriente les choix de quand faire les achats (semaine ou weekend), lors de quel trajet (le trajet domicile-travail ou les courses, entre autres) et combien de distance « additionnelle » sera rajoutée au trajet (Mack et Tong, 2015). Si la majorité des trajets pour les achats alimentaires part de et se finit à la maison, ceux-ci sont souvent incorporés dans d'autres trajets, tels que ceux pour des activités de loisir et autres (ex. visites à des amis et à la famille, de l'exercice physique, des visites de parcs et des services religieux) ainsi que pour d'autres achats (Shannon et Christian, 2017). La localisation du travail impacte aussi les choix alimentaires, car une part des courses se fait dans les trajets d'aller ou de retour (Mack et Tong, 2015 ; Shannon et Christian, 2017 ; Chaput *et al.*, 2018).

#### 1.2.4 Achats alimentaires et choix modal

Nous avons vu que la dépendance automobile génère des externalités négatives, ce qui fait que plusieurs études et initiatives cherchent à identifier les facteurs qui favorisent l'opération d'un report modal chez les ménages et individus. Les études se sont notamment intéressées par l'impact des données démographiques sur le choix modal pour les courses alimentaires, ainsi que celui du cadre bâti (Jiao et al, 2011). En effet, les individus vont parfois chaîner leurs déplacements (Hani, 2009), activité qui est liée à l'emploi de la voiture, dû à la spécialisation fonctionnelle des espaces (Wiel, 2003, cité par Hani, 2009, page 114). En ville, les plus gros pollueurs ont tendance, par contre, à concentrer leurs achats dans un seul

trajet d'aller-retour de longue distance (Mattioli et Anable, 2017). Si la littérature a montré que des variables telles que le sexe, la situation professionnelle, le revenu, la présence et l'âge des enfants dans le ménage et la possession d'un véhicule influencent significativement le choix modal des personnes pour faire leurs achats en général (Jiao *et al.*, 2011), les trajets voués aux courses alimentaires reflètent des dynamiques propres à cette activité. Les principaux facteurs de l'utilisation de la voiture pour faire des courses alimentaires sont : le nombre de voitures par membre adulte du ménage (Jiao *et al.*, 2011), le nombre d'adultes par ménage (Jiao *et al.*, 2011), le fait de vivre dans une maison unifamiliale (Jiao *et al.*, 2011), les distances entre les maisons et les épiceries (tant les magasins utilisés que les magasins les plus proches) (Handy and Clifton, 2001; Jiao *et al.*, 2011) et le nombre plus élevé de stationnements autour de l'épicerie utilisée (Handy and Clifton, 2001; Jiao *et al.*, 2011). Il semblerait aussi que l'emploi de la voiture, et surtout, les distances parcourues avec, soient liées au type d'établissement et sa localisation : les émissions de dioxyde de carbone sont quatre fois plus importantes lors des achats dans un hypermarché de banlieue que lors des achats dans un supermarché local dans la ville-centre (Beauvais *et al.*, 2003).

La question qui se pose est donc de savoir si la densification alimentaire locale peut contribuer pour diminuer l'emploi de la voiture. Handy et Clifton (2001) ont étudié cette question dans six quartiers de la ville de Austin au Texas (EUA). Ils ont constaté que, bien que les résidents utilisent les magasins locaux, leur choix habituel pour les achats alimentaires n'est pas toujours le magasin le plus proche et la plupart des résidents font généralement leurs achats dans plus d'un magasin. La proximité est un avantage considéré parmi d'autres, comme la qualité des produits, l'atmosphère agréable, le plus grand choix, le moins d'affluence, les files d'attente les plus courtes, ainsi que les prix et la facilité de stationner, et même la loyauté envers un établissement donné. L'importance relative de ces facteurs varie d'un résident à un autre, mais aussi pour chaque résident, en fonction de ses besoins du moment (ex. petits compléments versus la grosse course hebdomadaire). Les modèles suggèrent que plus la distance au magasin le plus proche est grande, plus les résidents sont susceptibles de faire leurs achats dans le magasin le plus proche — les établissements très proches pouvant ainsi être délaissés étant donné leur petite taille et offre alimentaire réduite. La distance au magasin est un prédicteur significatif du choix pour la marche, et très significatif de la fréquence des déplacements. Les caractéristiques des zones commerciales locales semblent également contribuer ou nuire à l'option pour la marche, telles que la présence d'artères très fréquentées, le sentiment de sécurité, la présence d'infrastructures piétonnes et la présence de places de stationnement. L'attitude des résidents envers la marche explique également une grande partie de la différence. Les auteurs concluent que même lorsque les résidents se rendent à

pied au magasin relativement fréquemment, la réduction de la conduite est susceptible d'être faible : les distances de déplacement concernées sont courtes et certains des déplacements à pied sont effectués en plus de la conduite plutôt qu'à sa place. Ainsi, une densification alimentaire à proximité n'aurait pas, selon cette étude, le potentiel de réduire effectivement la dépendance automobile.

Le choix de ne pas conduire pour faire les courses alimentaires est, pour sa part, lié à une plus grande densité de rues, un plus grand nombre de restaurants à service rapide autour des maisons et un plus grand nombre d'épiceries (non-chaîne) près de l'épicerie principale utilisée par le ménage (Jiao et al, 2011). Ainsi, même si la densification alimentaire de proximité en soi n'était pas la seule solution pour réduire la dépendance automobile pour des achats alimentaires, la création d'environnements alimentaires plus variés, entourés de structures favorables aux piétons et cyclistes pourrait en être une. En effet, il semblerait que la consommation dans les marchés fermiers, par exemple, soit nettement moins dépendante des voitures personnelles que celle chez l'épicerie conventionnelle (Mack et Tong, 2015). Chaput *et al.* (2018) ont pris comme cas d'étude l'installation d'un marché de fruits et légumes frais par des organismes communautaires dans la sortie d'une station de métro à Montréal, dans une zone où 20 % des adultes vivent avec un bas revenu. Ils ont constaté que les déterminantes géographiques et de mobilité, telles que la distance au marché, la présence du marché dans le trajet habituel et la non-possession d'une voiture sont fortement associées à l'usage du marché. Mundler et Rumpus (2012) ont constaté que les consommateurs de circuits courts « récupèrent les paniers à tour de rôle ou font du covoiturage, choisissent les points de distribution choisis de façon à minimiser les transports, et sont sélectionnés (cas de l'ASC) en fonction de la distance qui les sépare du lieu de distribution », parmi d'autres arrangements qui seraient « permis par la proximité relationnelle » qui caractérise ces circuits (Mundler, P., et Rumpus, 2012, page 234). Il serait donc nécessaire de mesurer l'adoption réelle de ces initiatives d'optimisation logistique et leurs impacts. Cependant, il y a généralement peu d'études sur les trajets et choix modaux des consommateurs de circuits courts (Mundler, P. et Rumpus, 2012).

### 1.2.5 Enjeux de mobilité à Montréal

Le Québec, et la région métropolitaine de Montréal en particulier, font face aux mêmes enjeux des villes nord-américaines. L'étalement urbain, caractérisé par de grandes distances à parcourir, est lié à une dépendance automobile dans ces régions. Les données indiquent une augmentation de la dépendance automobile au Québec entre 1990 et 2017, avec une augmentation de 64 % du nombre de véhicules de promenade immatriculés, tandis que la population adulte n'a augmenté que de 25 % (Laviolette, 2020).

Le taux de motorisation (nombre de véhicules par adulte) a augmenté de 13 % entre 2000 et 2017 (Laviolette, 2020). Les camions légers à usage personnel, très polluants, ont augmenté de 128 % entre 2000 et 2017, représentant désormais 39 % de la flotte de véhicules de promenade (Laviolette, 2020). La part de l'auto solo dans les déplacements domicile-travail est restée stable à environ 74 % depuis 2001, sans indication de baisse future, et le nombre absolu de déplacements effectués en automobile a augmenté de 15 % entre 2001 et 2016 (Laviolette, 2020). La croissance de la motorisation au Québec depuis 2000 est plus marquée dans les régions rurales, en particulier dans les régions éloignées telles que l'Abitibi-Témiscamingue et la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Dans les quatre régions limitrophes de Montréal, la croissance de la motorisation est légèrement inférieure à la moyenne québécoise et à celle de la région de la Capitale-Nationale. Les plus faibles taux de croissance de la motorisation sont observés à Laval et sur l'île de Montréal (Laviolette, 2020).

À Montréal, la dépendance à l'automobile est forte, mais moins que dans le reste de la province. Selon l'enquête Origine-Destination de 2018 concernant la région métropolitaine de Montréal, le parc automobile a augmenté de 5 % entre 2013 et 2018, pour atteindre 2 601 000 véhicules.<sup>7</sup> De plus, 68 % des déplacements réalisés en période de pointe matinale sont effectués en automobile ou en moto. Le taux de motorisation (nombre de véhicules par adulte) a augmenté de 12 % (Laviolette, 2020), avec une augmentation marquée de la part de camions légers tels que les VUS, les pick-up et les camionnettes. Cependant, il y a une légère baisse de 1 % des déplacements automobiles en période de pointe matinale à Montréal, tandis que les déplacements en transport collectif ont augmenté de manière généralisée de 4 %, soit 15 000 déplacements. Il y a donc des signes positifs pour réduire la dépendance automobile dans la région métropolitaine de Montréal, bien qu'il reste encore beaucoup à faire.

La politique de mobilité durable 2030 de Montréal a pour objectif de créer un écosystème de transport performant, connecté, sobre en carbone et qui répond aux besoins des citoyens et des entreprises.<sup>8</sup> Pour cela, la politique mise sur des partenariats durables et souples entre le gouvernement, le milieu municipal et les membres de la société civile. Quelques cibles qui la composent sont les cibles 4, 5 et 6, qui ont pour objectif de réduire l'empreinte carbone de la mobilité montréalaise. La cible 4 est formulée ainsi :

---

<sup>7</sup> Enquête Origine-Destination 2018 - données de la région métropolitaine de Montréal. [Lien](#) consulté en mai 2023.

<sup>8</sup> Politique de mobilité durable 2030. [Lien](#) consulté en mai 2023.

« Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale ». Vu la tendance de stabilité de la part de l'auto solo dans les déplacements domicile-travail à environ 74 % depuis 2001 au Québec, le défi à relever est considérable. La cible 5 vise la « Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013 » et la cible 6 la « Réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports sous le niveau de 1990 ».

La politique de mobilité durable de Montréal vise à réduire les déplacements en auto solo en encourageant l'utilisation de moyens de transport alternatifs durables — en améliorant leur qualité et en les rendant moins coûteux — ainsi qu'en promouvant un meilleur accès aux services et activités par la densification des zones urbaines. La sensibilisation et mobilisation citoyenne ont pour objectif de faire de l'automobile une option de transport parmi d'autres et de rendre son utilisation optimisée — par le biais du recours au covoiturage, par exemple. La politique vise également à limiter la consommation d'énergies fossiles en encourageant l'utilisation de véhicules écoénergétiques et de carburants renouvelables. Enfin, elle vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par les transports en encourageant l'utilisation de véhicules à faible ou zéro émission de GES, en introduisant des normes d'émissions plus sévères et en développant des réseaux de bornes de recharge rapide et de distribution de carburants alternatifs.

On peut aussi constater qu'à Montréal il y a un regain de popularité des modes actifs de transport depuis les années 1970, notamment du vélo. De plus en plus, les mouvements de la société civile ainsi que les élus qui tiennent ces sujets à cœur arrivent à influencer les politiques publiques afin de rendre les infrastructures de la ville plus favorables à la marche et au vélo. Montréal a même été élue meilleure ville cyclable du continent par le magazine *Bicycling* en 1999.<sup>9</sup> Actuellement, son réseau est composé de 901 km de voies cyclables et le réseau express vélo (REV), la « colonne vertébrale du réseau cyclable à Montréal », est complété par les voies cyclables à l'intérieur des arrondissements.<sup>10</sup> Depuis 2009, les Montréalais ont aussi accès aux vélos de libre-service, les BIXI. Actuellement, il y a plus de 10 000 vélos BIXI disponibles — dont 2 640 vélos électriques — sur 900 stations, réparties dans 6 villes du grand

---

<sup>9</sup> MEM – Centre des mémoires montréalaises. [Lien](#) consulté en mai 2023.

<sup>10</sup> Site de la Ville de Montréal. [Lien](#) consulté en mai 2023.

Montréal.<sup>11</sup> En parallèle, on peut également constater la popularité croissante des services d'autopartage à Montréal. L'entreprise Communauto, le plus ancien service d'autopartage des Amériques, illustre bien cette demande croissante — au point où les voitures commencent à manquer.<sup>12</sup> D'autres initiatives semblables se multiplient — comme Turo et LocoMotion. Ce dernier a une approche radicalement différente. Portée par l'OBNL Solon Collectif, LocoMotion se base sur le lien social et la convivialité en tant que leviers pour favoriser une culture de partage de véhicules privés à l'échelle des quartiers.<sup>13</sup>

### 1.3 Alimentation locale : définitions et impacts

#### 1.3.1 Alimentation locale et circuits courts : une définition complexe

Les consommateur.ice.s et producteur.ices.s sont actuellement en train d'apporter des réponses aux défis alimentaires contemporains, telles que : le renforcement de réseaux alimentaires locaux, la permaculture, la valorisation du terroir (rural et urbain), l'accès des citoyen.ne.s à la production des fermes locales de petite et moyenne taille, l'autoproduction, la construction de logements avec des cuisines adéquates, l'éducation alimentaire dans les écoles et des mouvements tels que Cittaslow et Slow Food, un mouvement mondial en faveur de l'alimentation locale (Carolyn Steel, 2016). Ces exemples illustrent à quel point l'idée de savoir comment, où et par qui les aliments sont produits constitue un aspect important de l'expérience d'achat pour une quantité grandissante de consommateur.ice.s. C'est ce type de choix alimentaire que des termes comme « locavore » cherchent à appréhender, et que différentes initiatives, labels et certifications (vérifiés par des tiers ou pas) cherchent à attirer (Peterson *et al.*, 2015). S'il y a de plus en plus de « locavores » et des initiatives qui s'autodéterminent « locales », il serait nécessaire de définir ce terme afin de pouvoir évaluer la contribution de ces marchés aux objectifs de développement durable. Il n'existe aucun consensus sur la définition de ce qui est local en termes de distance

---

<sup>11</sup> Site de BIXI. [Lien](#) consulté en mai 2023.

<sup>12</sup> Cucchi, M. (2022). *Communauto sollicite l'aide des arrondissements pour répondre à la demande à Montréal*. Radio Canada. [Lien](#) consulté en mai 2023.

<sup>13</sup> Site Wiki des Possibles. [Lien](#) consulté en mai 2023.

géographique entre la production et la consommation (Martinez *et al.*, 2010, cités par Peterson *et al.*, 2015, page 1). Mais le consensus est que le produit local se définit par son lieu de production.

Il est important de distinguer les produits locaux d'un autre type d'initiative qui cherche à redonner de la visibilité et à localiser les chaînes de distribution alimentaire : ceux que l'on appelle les « circuits courts ». Les circuits courts sont définis comme des « systèmes qui permettent un contact direct entre les consommateur.ice. s et les producteur. rices et/ou dans lesquels les consommateur.ice. s et les producteur. rices entrent en relation contractuelle à long terme. La distance entre les différents acteurs doit rester limitée, tant géographiquement que du point de vue du nombre de maillons de la chaîne » (Van Hauwermeiren *et al.*, 2007). En d'autres termes, il s'agit de réduire le nombre d'intermédiaires entre les acteur.ice. s de la production et les consommateur.ice. s. Quelques analyses vont se baser sur les théories de systèmes/réseaux alimentaires alternatifs/qui, selon la définition apportée par Jarosz, « se caractérisent généralement par : (1) de courtes distances entre producteurs et consommateurs ; (2) une petite taille et échelle de l'exploitation et des méthodes d'agriculture biologique ou holistique ; (3) l'existence de voies d'achat alimentaires telles que les coopératives alimentaires, les marchés de producteurs et l'agriculture soutenue par la communauté ; et (4) un engagement envers les dimensions sociales, économiques et environnementales de la production, de la distribution et de la consommation alimentaires durables » (2007, cité par Cerrada-Serra P. *et al.*, 2018, page 1). Parmi les impacts positifs constatés sur ces circuits courts, nous pourrions mentionner l'impact sur les économies régionales (ex. localisation flux économiques), les communautés (ex. formes commerciales équitables et renfort des liens ville-campagne), la sécurité alimentaire (ex. accès aux aliments frais) (Cerrada-Serra P. *et al.*, 2018) et l'environnement (ex. mesures de l'efficacité énergétique) (Mundler, P. & Rumpus, 2012). Ces initiatives varient aussi énormément : elles incluent les ventes à la ferme, les marchés fermiers, les magasins de producteurs, les boîtes ou paniers organiques, des initiatives axées sur les consommateur.ice. s (telles que l'Agriculture soutenue par la communauté) et les initiatives plus institutionnelles, telles que les achats locaux de la restauration publique ou des supermarchés (Chiffolleau et Dourian, 2020). De plus, le constat est qu'il n'est pas non plus simple de travailler avec une simple distinction entre local et global : comment, par exemple, qualifier une petite production qui emploie des intrants — comme des engrais ou des céréales pour alimenter le bétail — qui proviennent de l'autre côté du monde ? Ce défi a été nommé le piège local (*local trap*) par Born et Purcell (2006), qui expliquent que souvent les recherches sur les systèmes alimentaires tendent à se concentrer uniquement sur les aspects locaux d'un système alimentaire, sans prendre en compte les influences externes et les interactions avec d'autres systèmes.

Afin d'éviter la distinction local/global, certains chercheurs se défendent l'idée d'un continuum qui inclue d'autres facteurs que la distance entre lieu de production et lieu(x) de commercialisation. Afin de rendre l'idée du continuum opérationnelle, Schmitt *et al.* (2018) ont développé un cadre d'évaluation multicritères du caractère local des chaînes de valeurs alimentaires, dans lequel sont pris en compte les aspects suivants. En premier lieu, la distance physique est basée sur une distance moyenne pondérée par la masse des ingrédients. Ensuite, la longueur de la chaîne est calculée par le nombre moyen d'intermédiaires entre le début et la fin de la chaîne de valeur, chaque étape rendant un produit moins local. Troisièmement, l'identité locale du produit, basée sur le processus (connaissances et techniques) et l'identité traditionnelle (le lien entre le produit et son lieu de production). Enfin, la gouvernance, qui évalue le degré de participation des acteurs locaux à la prise de décision, aux règles et aux conditions de l'activité. Ce cadre a permis aux auteurs de conclure que ce qui est perçu comme local peut ne pas l'être autant que prévu, selon le degré d'implication des acteurs interviewés dans la production, versus le reste de la chaîne de valeur. L'étude nous rappelle également que même les producteurs locaux participent aux marchés mondiaux, et que de nombreux aliments mondialement reconnus conservent des éléments de leurs origines. Ces considérations requièrent que l'évaluation du caractère local des aliments soit donc faite au cas par cas.

### 1.3.2 Alimentation locale : quels impacts pour la durabilité ?

La question qui se pose est : est-ce que plus local signifie plus durable ? Dans les années 1990, le concept de kilométrage alimentaire (« *food miles* ») entre dans le vocabulaire de la recherche, et, par la suite, dans celui des consommateurs, producteurs et médias soucieux des émissions de GES générées par le transport des aliments. En réponse, des initiatives alimentaires nommées « locales » ou « alternatives » se répandent en invoquant des données relatives au kilométrage alimentaire. Néanmoins, les études compréhensives faites plus récemment indiquent que la seule notion de kilométrage alimentaire ne suffit pas pour faire face aux impacts des produits ou systèmes alimentaires (Mundler, P., & Rumpus, 2012). En effet, les chaînes globales ont des meilleurs résultats dû à des gains d'efficacité du transport (Coley, D., Howard, M. et Winter, M., 2009 ; E. Schmitt *et al.*, 2017).<sup>14</sup> De plus, Brunori *et al.*, (2016) ont constaté que,

---

<sup>14</sup> Il paraît également nécessaire de chercher à faire les comparaisons entre différents cas ayant la même spatialité, afin d'éviter des biais relatifs aux caractéristiques locales telles que la densité populationnelle, l'existence ou pas d'une ceinture verte à proximité de la ville, la distance aux ressources logistiques (ex. ports), parmi d'autres éléments qui apparaissent dans les études (Van Hauwermeiren, *et al.*, 2007 ; Mundler, P. et Rumpus, L., 2012 ; Tasca *et al.*, 2017). D'autres éléments apparaissent également comme des facteurs déterminants pour les résultats mesurés, comme les émissions relatives au temps et conditions de stockage (Van Hauwermeiren, *et al.*, 2007 ;



dans l'ensemble, dû aux économies d'échelle, les chaînes mondiales ont tendance à être plus efficaces dans leur consommation d'énergie et de ressources par unité de produit.<sup>15</sup> En considérant plusieurs facteurs de la durabilité des chaînes alimentaires, les chercheurs. euses ont constaté que la question de si le local est plus ou moins durable n'a pas une seule réponse possible. Par exemple, les relations de travail tendent être plus informelles dans les chaînes locales ce qui peut diminuer leurs garanties de protection sociale. Les chaînes alimentaires plus longues créent plus de valeur pour les zones rurales isolées, car elles permettent à la production d'atteindre des marchés de consommation plus importants. Ainsi, il y aurait la nécessité de regarder d'autres dimensions de la durabilité du système alimentaire, telles que la préservation de la biodiversité, le respect de la saisonnalité, la distribution de valeur ajoutée, la gouvernance, le bien-être animal (E. Schmitt *et al.* (2017), ainsi que le degré de transformation des produits et emploi d'emballages dans les trajets (Tasca *et al.*, 2017). Dans ces dimensions-ci, les systèmes plus locaux présentent potentiellement des avantages.

Chiffolleau et Dourian (2020) constatent dans leur revue de la littérature que les publications s'accordent généralement sur les avantages sociaux des initiatives — nommées dans leur publication « chaînes d'approvisionnement alimentaire courtes » (*Short Food Supply Chains*) —, mais leurs impacts économiques et environnementaux ont des résultats variés. Leurs impacts en matière de santé/nutrition et de gouvernance, par contre, sont moins explorés. Du point de vue économique, l'implication dans ces chaînes courtes n'entraîne une augmentation du revenu des agriculteur.ice. s et leur capacité à organiser la production et la distribution, le mode de production biologique, et des paramètres territoriaux, tels que le degré de concurrence locale, le niveau de marge alloué aux intermédiaires, le fait que des installations de transformation alimentaires soient accessibles à proximité et enfin, la possibilité pour les producteur.ices. s d'unir leurs efforts (par exemple dans des magasins collectifs d'agriculteur.ice. s). En ce qui concerne l'impact environnemental, les chercheurs constatent que des outils employés pour évaluer les impacts des grandes chaînes globales s'appliquent moins pour ces chaînes courtes, comme dans le cas des Analyses de

---

Coley, D., Howard, M. et Winter, M., 2009 ; Tasca *et al.*, 2017) et l'étape finale de la distribution, à savoir, la livraison ou trajet du consommateur (que nous allons voir plus en détail par la suite) (Van Hauwermeiren, *et al.*, 2007 ; Coley, D., Howard, M. et Winter, M., 2009 ; Mundler, P. et Rumpus, L., 2012)

<sup>15</sup> Cependant, cela dépend aussi des caractéristiques de la chaîne en question : c'est le cas d'une chaîne de production locale de porc étudiée par les auteurs qui utilise des aliments produits localement et des produits résiduels de l'industrie alimentaire pour nourrir les porcs, qui est plus efficace qu'une chaîne mondiale qui utilisait du soja et du tapioca importés. (Brunori *et al.*, 2016)

Cycle de Vie (ACV), car leur objectif est d'optimiser les chaînes en se basant sur un seul produit — ce qui ne s'applique pas à la variété des produits offerts par les chaînes courtes. De plus, des aspects autres que le transport des aliments doivent être considérés. Ils ont constaté aussi que, normalement, ces initiatives tendent déjà à employer des modes de production durables. Le fait qu'elles soient courtes contribue à protéger ces pratiques, ou alors les encourage à adopter ces pratiques. Pour conclure, les études constatent que ce sont les aspects de proximité relationnelle qui favorisent la durabilité des chaînes alimentaires locales. Le degré de coordination et de confiance entre les acteurs joue un rôle essentiel dans la capacité d'une chaîne alimentaire à évoluer vers la durabilité (Brunori *et al.*, 2016). En effet, la pression des clients, les possibilités accrues d'échanger des connaissances avec d'autres agriculteurs et, surtout, les flux de trésorerie réguliers de ces chaînes, qui rendent le fait de se lancer dans des changements techniques moins risqué, favorisent cette transition (Chiffolleau et Dourian, 2020). Les chercheurs en concluent donc que les chaînes courtes constituent un moyen intéressant de préserver la biodiversité et d'accélérer les transitions vers une agriculture durable (Chiffolleau et Dourian, 2020).

### 1.3.3 Alimentation locale à Montréal

Au Québec, les banques alimentaires ont joué un rôle important depuis plusieurs années afin de faire face aux enjeux de sécurité alimentaire (Brisebois et Audet, 2018). Plus récemment, de nouvelles initiatives d'alimentation se sont multipliées dans une perspective de développement durable. L'achat d'aliments locaux est en forte croissance parmi les consommateurs québécois depuis les 10 dernières années (Durif et Boivin, 2020). À Montréal, il y a de plus en plus d'initiatives qui cherchent à agir sur l'offre et la demande alimentaires, ainsi que sur les systèmes et réseaux d'acteurs en alimentation (Brisebois, 2017).

Un exemple qui illustre cela est la présence grandissante d'initiatives en agriculture urbaine dans l'île, qui permettent de diversifier l'offre alimentaire locale. Il y a un fort engagement des Montréalais dans ce type d'initiative : environ 40 % des ménages montréalais ont un potager (Duchemin, 2021). Il y a une différence à Montréal entre les jardins communautaires et les jardins collectifs. Les jardins communautaires sont « composés de plusieurs parcelles et chaque jardinier ou famille s'occupant d'une parcelle sont responsables de la plantation, de l'entretien et des récoltes » (Brisebois, 2017). Les arrondissements sont responsables des jardins communautaires. Quant aux jardins collectifs, ils sont « composés d'une parcelle unique, sous la responsabilité d'un organisme. Les membres du jardin partagent les tâches de la plantation et de l'entretien ainsi que les récoltes » (Ibid, p. 12.). De plus, d'autres

initiatives visent également à rapprocher les consommateurs de la production alimentaire et des produits locaux en général à Montréal, telles que les fermiers de famille, que nous allons voir plus en détail, les fermes LUFA, et les marchés publics. On retrouve aussi des initiatives qui visent à lutter contre le gaspillage alimentaire en récupérant des aliments rejetés à différentes étapes du cycle de production et commercialisation, tels que Moisson Montréal et Second Life, parmi d'autres.

Ces initiatives ont un support de politiques publiques et sont de plus en plus intégrées dans la planification de la Ville de Montréal. Un exemple de ceci est la Stratégie d'agriculture urbaine 2021-2026 de la Ville.<sup>16</sup> Un autre est la démarche de création d'un Système Alimentaire Montréalais (SAM), qui a été démarrée par la Conférence Régionale des élus en 2011. Cette démarche consistait en l'élaboration d'un Plan de Développement SAM 2025. Le Plan de Développement SAM 2025, auquel la Ville de Montréal adhère officiellement en 2014, se structure autour de la vision suivante : « En 2025, toutes les citoyennes et tous les citoyens de l'île de Montréal auront accès à une saine alimentation diversifiée, de proximité et abordable dans une perspective de développement durable. »<sup>17</sup>

La pandémie du SARS-COV-2 a mis en lumière des fragilités du système de distribution alimentaire et a aussi généré une plus grande réflexion et une sensibilisation sur ces enjeux. Au début 2020, l'augmentation du prix de certains aliments, le gaspillage et les difficultés à transformer et écouler la production, notamment dans le secteur de la viande, ainsi que la pénurie de main-d'œuvre, ont été des enjeux parmi d'autres qui ont mis le secteur agroalimentaire au cœur des préoccupations du gouvernement canadien. Ceci s'est traduit par la mise en place de politiques visant à encourager la consommation de produits locaux — notamment au travers de l'initiative du Panier Bleu<sup>18</sup>, une plateforme répertoriant des commerces québécois qui a été lancée en avril 2020. La question de l'autonomie alimentaire a notamment resurgi dans les préoccupations des consommateurs. Cela s'est traduit, par exemple, par une augmentation de 94 % des abonnements aux fermiers de famille en mai 2021 par rapport

---

<sup>16</sup> Lien de la [Stratégie d'agriculture urbaine 2021-2026](#) de la Ville, consulté en mai 2023.

<sup>17</sup> [Lien](#) du Plan de Développement SAM 2025 consulté en avril 2023.

<sup>18</sup> [Lien](#) du Panier Bleu consulté en avril 2023.

à la même période de l’an précédent, selon le Réseau des Fermiers de Famille (Chiche et Lachapelle, 2021).<sup>19</sup>

#### 1.4 L’agriculture soutenue par la communauté

##### 1.4.1 Histoire et portée mondiale de l’ASC

Les groupes d’Agriculture soutenue par la communauté (ASC) constituent une forme connue d’initiative de circuit court en alimentation. L’agriculture soutenue par la communauté (ASC) est définie comme suit : « (...) le consommateur établit un partenariat avec un producteur de sa communauté en s’engageant à acheter d’avance sa part des récoltes pour une période déterminée. »<sup>20</sup> Leur objectif est de rapprocher les producteurs et consommateurs en réduisant les intermédiaires, afin de protéger l’activité économique des agriculteurs et assurer l’accès des consommateurs aux aliments frais (MAPAQ, 2021).

Le modèle de base de l’ASC, tel que défini ci-dessus, est présent dans plusieurs pays du monde, sous différents formats et appellations. Cette diversité peut expliquer la difficulté à obtenir des données consolidées sur la présence mondiale de ce phénomène. Selon les estimations d’Urgenci, un réseau international de promotion du modèle ASC, il y aurait 2 783 ASC (selon une définition étroite de l’ASC) fonctionnant en Europe (2015), produisant des aliments pour près d’un demi-million (474 455) de consommateurs. Si l’on part d’une définition plus large, qui inclurait des coopératives, ces chiffres montent à 6 300 initiatives d’ASC, et un million de mangeurs estimés. Des données recueillies en 2015 par le ministère américain de l’Agriculture indiquent que 7 398 exploitations agricoles aux États-Unis fonctionnent selon le modèle de l’ASC. Celles-ci représentent US \$ 226 millions (soit 7 %) du total d’US \$ 3 milliards de ventes directes aux consommateurs par les exploitations agricoles américaines. Selon les réseaux qui conduisent des cartographies et coordinations avec des initiatives d’ASC dans le monde, ce modèle est également présent en Asie (Japon, Chine, Inde, Taiwan), en Amérique latine (Brésil, Chili, Argentine, Équateur), au Moyen-Orient (Liban, Palestine et Turquie) et en Afrique (Algérie, Égypte, Maroc et Tunisie).<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> <https://theconversation.com/du-fermier-au-citadin-la-pandemie-accelere-lagriculture-soutenue-par-la-communaute-153607> Consulté en Mars 2022.

<sup>20</sup> MAPAQ, [site](#) consulté en février 2021.

<sup>21</sup> [Urgenci.net](http://Urgenci.net), consulté le 25.02.2021.

Les initiatives en ASC varient selon les spécificités culturelles, économiques et géographiques de leur région. L'histoire de ce mouvement est plurielle et non linéaire. Il apparaît de manière plus ou moins simultanée dans différentes régions du monde. Dans certains cas, ceci est dû à un échange d'expériences au niveau international, parfois, il est moins évident de retracer les influences des initiatives. Tout indiquerait qu'à certains moments, celles-ci ont correspondu un peu à « l'esprit du temps », en faisant partie d'une tendance plus large de questionnements du système alimentaire conventionnel. Ces tendances incluent, par exemple, les mouvements paysans, le coopératisme, les associations de producteur.ices. s organiques et/ou biodynamiques, les groupes de consommateur.ice. s, et toutes autres initiatives de rapprochement entre les différents liens de la chaîne alimentaire, telles que les marchés fermiers. Les premières initiatives d'ASC remontent aux années 1970, au Japon. Elles sont créées dans un contexte où se multiplient les scandales d'intoxication alimentaire liés à la contamination de poissons et coquillages par le mercure, et les consommateur.ice. s mettent de plus en plus en question les méthodes employées par l'agriculture conventionnelle, telles que la monoculture, les engrais et les pesticides (Vernet *et al.*, 2017). Ce sont les Teikei [« partenariats »], projets créés par des producteur.ices. s bio mettant consommateur.ice. s éduqués — surtout des mères de famille — et producteur.ices. s agricoles en relation directe. Les contrats établis mettent à la disposition des familles des aliments de la ferme (légumes, céréales et ainsi de suite), en échange pour de l'argent ou du travail. Les dix principes du mouvement, tels que définis par l'association biologique du Japon, vont inspirer les chartes et contrats des initiatives qui seront développées ailleurs (Lamine et Perrot, 2008). À cette même époque, une initiative semblable a été créée en Suisse, inspirée par les collectifs de fermier. ère. s chiliens et des mouvements paysans en Bretagne (Henderson, 2010). Dans les années 80, l'idée voyage de Suisse vers les EUA et se répand partout en Amérique du Nord au fil des deux décennies suivantes, sous le nom de « *community supported agriculture* » (CSA). Ce modèle y sera surtout impulsé par des petites exploitations ayant une production agricole biologique ou biodynamique (Henderson, 2010). C'est l'exemple américain qui va par la suite inspirer des fermier. ère. s français. es, membres de la Confédération Paysanne, à importer le modèle dans les années 1990. C'est suite à une réunion du groupe Attac d'Aubagne avec le couple Vuillon, les fermiers en question, qu'est créée la première initiative de ce type en France. Le modèle sera connu en France sous le nom de AMAP (Associations pour le maintien de l'agriculture paysanne). Sa diffusion sera le fruit du travail de producteur.ices. s et bénévoles investi.es qui agissent en réseau au niveau régional, initialement, puis national. En effet, ces initiatives vont se multiplier partout en Europe et différentes structures fédératrices vont se former afin de faciliter leurs processus de création et manutention.

#### 1.4.2 Les variations du modèle dans le monde

Nous avons vu qu'un principe basique unit ces initiatives : l'engagement réciproque entre producteur.ices. s et consommateur.ice. s. Il y a d'autres aspects qui sont associés à l'idée de l'ASC et celles-ci vont considérablement varier entre les différentes initiatives, selon le pays, la région et les caractéristiques des personnes — producteur.ices. s et consommateur.ice. s — concernées. Ce sont des aspects tels que l'adoption de pratiques respectueuses de l'environnement, l'achat de la récolte à l'avance, le partage des risques, le lien social et le contact direct entre les consommateur.ice. s et le/la producteur.ice, enfin, l'implication directe, voire prise en charge, par les consommateur.ice. s des processus de gestion, distribution et production de l'ASC (Lamine et Perrot, 2008). Par exemple, dans les Teikei, le travail à la ferme faisait à l'origine partie de l'échange, ce qui n'est pas le cas des ASC qui se limitent au paiement. Ils ont aussi une forte composante éducative et la plupart d'entre eux regroupent plusieurs producteur.ices. s pour obtenir des gains d'échelle (Henderson, 2010). Les Amap françaises diffèrent des Teikei sur ce point, par exemple. Dans la Charte élaborée par Alliance Provence en 2003, la première structure fédératrice des Amaps en France, la participation d'un. e seul. e producteur.ice par Amap en est un des principes fondateurs. Un autre principe important est celui de l'implication des abonné. e. s — même si, dans la pratique, les degrés d'engagement varient (Lamine et Perrot, 2008). Ceci contraste avec d'autres expériences européennes, comme par exemple, les « *box schemes* » qui ont du succès en Angleterre et au Danemark, dans lesquels des petites fermes bio livrent directement les paniers chez les abonné. e. s. Ces modèles requièrent beaucoup moins d'engagements des abonné. e. s dans les processus de plantation, récolte et distribution. Avec ces comparaisons, nous pouvons apercevoir quelques variations dans le mouvement des ASC : la présence ou pas d'intermédiaires, l'échelle de la production, la proximité géographique entre l'exploitation et les consommateur.ice. s, le processus de définition du prix, la sensibilisation de consommateur.ice. s, le degré de formalisation des ententes, entre autres éléments qui vont différencier les initiatives.

#### 1.4.3 L'ASC au Québec : une pratique encadrée

Si au Canada anglophone, comme aux États-Unis, le mouvement croît lentement mais sûrement, le Québec représente une exception. Équiterre, un des principaux organismes environnementaux de la province, occupe un rôle central dans la diffusion du modèle ASC (Henderson, 2010), connu sous le nom de « Réseau des fermiers de famille ». L'organisme adopte une stratégie consacrée à regrouper et appuyer les fermier. ère. s, ainsi qu'éduquer le public et même de recruter de jeunes fermier. ère. s nouvellement diplômé. es des écoles d'agronomie. Créé par Équiterre en 1996, le Réseau des fermiers de famille dispose

d'une carte en ligne qui permet de trouver des fermiers selon la géolocalisation des points de chute. La plateforme du Réseau sert à faire le pont entre les intéressés à s'abonner et les fermiers, en rendant disponibles les informations sur le fonctionnement du modèle et en fournissant les moyens de paiement. La carte indique quels sont les points de chute des différentes fermes ainsi que des informations sur les fermes telles que le nombre de semaines de livraison, types d'aliments produits et livrés (généralement surtout des légumes), coût des paniers, etc., ainsi que les liens de leurs sites internet, si elles en ont un. Le Réseau est désormais géré par la Coopérative pour l'agriculture de proximité écologique (CAPÉ). Fondée en 2013, cette coopérative a pour objectif déclaré de « regrouper tous les agriculteurs et agricultrices qui pratiquent l'agriculture de proximité écologique ». <sup>22</sup> C'est la plus grande initiative d'agriculture soutenue par la communauté au Québec ; au printemps 2022, elle comptait plus de 30 000 familles abonnées et 150 fermiers de famille. <sup>23</sup> En plus des paniers offerts directement par chaque ferme à ses abonnés, quelques fermes se sont rassemblées pour offrir des paniers dans les kiosques de quelques marchés publics. Ce regroupement s'appelle les Bio Locaux, « une initiative de mise en marché coopérative propulsée par la CAPÉ ». <sup>24</sup>

Ainsi, l'ASC au Québec est particulièrement organisée à partir de l'action d'organismes qui sont non seulement les porteurs et diffuseurs de ce modèle d'ASC dans la province, mais sont aussi directement impliqués dans l'opération quotidienne du modèle. La pratique de l'ASC au Québec est très basée sur la définition qu'Équiterre a historiquement donnée au concept et a diffusé auprès du grand public, à savoir : le paiement du panier à l'avance (Figure 1-1). L'importance de cet aspect du paiement à l'avance traduit les valeurs écologiques et la mission historique de Équiterre, qui se positionne en solidarité envers les fermiers biologiques au Québec.

---

<sup>22</sup> Coopérative pour l'agriculture de proximité écologique (CAPÉ), [lien](#) consulté le 26.02.2021.

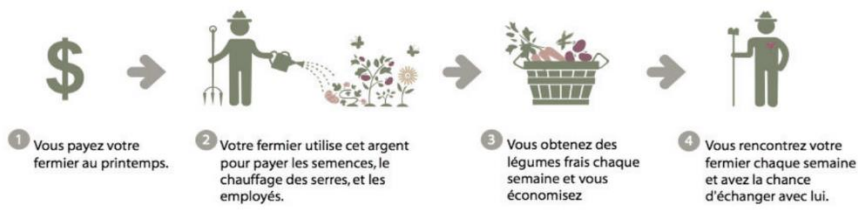
<sup>23</sup> <https://www.fermierdefamille.org/reseau> Consulté en Mars 2022.

<sup>24</sup> Coopérative pour l'agriculture de proximité écologique (CAPÉ), [lien](#) consulté en décembre 2021.

Figure 1-1 : Définition du modèle de l'ASC par le Réseau<sup>25</sup>

## L'agriculture soutenue par la communauté

**Le principe :** devenez partenaire de votre ferme de proximité en vous abonnant à un panier de légumes pour la saison de votre choix. Votre part des récoltes vous sera livrée dans un point de cueillette près de chez vous ou de votre travail.



L'abonnement se fait directement auprès de votre fermière de famille. C'est un lien direct que vous continuerez d'entretenir avec lui ou elle tout au long de la saison !

Selon l'époque et la localisation, les différents modèles ASC ont plus ou moins cherché à formaliser cette entente, en la concluant sur la base de chartes et/ou contrats signés par les membres. Dans le modèle choisi par le Réseau des fermiers de famille, les informations rendues disponibles aux intéressé.es et les modalités de paiement, qui passent par la plateforme en ligne, servent de formalisation de cette entente.

On peut également constater que le rôle d'Équiterre consiste de plus à rattacher des sens à la pratique, qui sont — nous le verrons en détail par la suite, réappropriés par les abonné.e.s (Figures 1-2 et 1-3). Ces sens-ci font référence aux paniers par leurs aspects d'alimentation locale, biologique, fraîche, écologique et solidaire.

Figure 1-2 : Les sens que le Réseau attribue à l'ASC<sup>26</sup>

## MANGEZ FRAIS, LOCAL ET DE SAISON TOUTE L'ANNÉE AVEC NOS PANIERS DE LÉGUMES BIO

Depuis 25 ans, le Réseau des fermiers et fermières de famille fait le pont entre **les producteurs locaux certifiés biologiques** et les citoyens mangeurs par **la formule des paniers bio**.

Notre mise en marché de proximité est basée sur les principes de **l'agriculture soutenue par la communauté**, c'est-à-dire qu'il n'y a **aucun intermédiaire** entre vous et votre producteur.trice local.e.

<sup>25</sup> Tiré du site du Réseau des fermiers de famille (<https://www.fermierdefamille.org/lagriculture-soutenue-par-communaute>), consulté le 10.09.2021.

<sup>26</sup> Tiré du site du Réseau des fermiers de famille (<https://www.fermierdefamille.org/lagriculture-soutenue-par-communaute>), consulté le 10.09.2021.



Figure 1-3 : Les sens que le Réseau attribue à l'ASC (2)

### L'ASC, UNE FORMULE GAGNANTE ET SOLIDAIRE POUR TOUS

L'agriculture soutenue par la communauté (ASC), fondée sur un partenariat ferme-citoyen, relie les consommateurs à la terre par la formule des paniers bio.

Votre abonnement contribue au développement de l'économie locale et constitue un investissement solidaire.

Il permet à vos fermiers et fermières partenaires de cultiver vos légumes bio en respectant la santé des sols et de l'environnement.

Je trouve mon fermier



#### 1.4.4 Qui sont les consommateur.ice.s en ASC ? Qui ne l'est pas ?

Des chercheur.euse.s intéressé.es à des thématiques telles que les réseaux alimentaires alternatifs et la consommation responsable, entre autres, ont cherché à caractériser et comprendre l'expérience des consommateur.ice.s de ce modèle alternatif de consommation alimentaire. Les approches et visées de ces études varient. Certains vont chercher à tracer un profil sociodémographique des abonné.e.s (Lang, 2005 ; Habrias, 2010 ; Galt *et al.*, 2019). D'autres études vont plutôt classer et prioriser leurs motivations pour l'adhésion au modèle ASC (Cox *et al.*, 2008 ; Bougherara *et al.*, 2009 ; Habrias, 2010 ; Galt *et al.*, 2019). Selon les études faites à ce sujet, il semblerait que les abonné.e.s de l'ASC auraient tendance à avoir un revenu moyen ou élevé (Lang, 2005 ; Habrias, 2010 ; Galt *et al.*, 2019), avoir un diplôme d'étude supérieure (Lang, 2005 ; Habrias, 2010) et blancs (Lang, 2005, Habrias, 2010 ; Galt *et al.*, 2019). Quelques études remarquent aussi une majorité de femmes parmi les abonné.e.s (Lang, 2005 ; Habrias, 2010 ; Aubé et Marquis, 2012).

S'il est possible, d'une part, de tracer le profil des abonné.e.s en ASC, le revers de la monnaie est qu'il serait nécessaire également d'identifier le profil des « absent.es à table », pour ainsi dire. Qui sont les gens qui ne veulent — ou ne peuvent — pas, participer au modèle ASC de consommation alimentaire ? Surtout, quelles seraient les raisons derrière cette non-participation ? Il importe donc aussi de mieux comprendre les obstacles liés à la consommation en ASC, en identifiant de potentiels freins à l'entrée de nouveaux.elles abonné.e.s (Hanson *et al.*, 2018 ; Galt *et al.*, 2019). Des enjeux d'accessibilité à l'ASC vont ainsi entrer à l'ordre du jour. Il est important de mentionner que ceux-ci ont tendance à être d'ordre financier, comme le prix des paniers (Mundler, 2013) et le modèle de paiement à l'avance (Hanson *et al.*, 2018). Quelques études mentionnent des freins sociaux à la participation à l'ASC, tels que les préférences et habitudes alimentaires, ou des facteurs d'accès géographique, mais moins vont les approfondir. Hanson *et al.* (2018), dans leur étude sur des familles rurales à bas revenu, soulèvent des barrières à l'adoption de l'ASC telles

que des lacunes dans les préférences et connaissances en fruits et légumes, ainsi que des préoccupations par rapport à l'accessibilité financière et géographique des paniers.

#### 1.4.5 Consommation en ASC : quelle expérience pour les abonné.e.s ?

Des études vont aussi s'intéresser à des enjeux de rétention des abonné.e.s actuel.le.s et, plus généralement, de satisfaction de ceux-ci avec la consommation en ASC. Les facteurs de diminution de la satisfaction qui se répètent sont le manque de variété (Galt *et al.*, 2019), l'excès de produit (Lang, 2005), le manque de choix (Galt *et al.*, 2019) et la perception que c'est trop demandant en termes de temps (Lang, 2005). Il y aurait un paradoxe de la personnalisation des ASC : « alors qu'il semble que les principales raisons de départ des anciens membres pourraient être traitées en leur offrant une plus grande personnalisation des produits, les données au niveau des fermes montrent que le fait d'offrir une personnalisation des parts n'a aucun effet sur les taux de rétention des ASC » (Galt *et al.*, 2019, page 179).<sup>27</sup> Les facteurs d'augmentation de la satisfaction qui se répètent sont le sentiment de soutien à l'ASC (Lang, 2005), le fait d'être abonné.e depuis plus longtemps (Lang, 2005), le fait d'être plus âgé.e (Lang, 2005), le fait d'avoir augmenté la quantité et la variété des légumes consommés (Galt *et al.*, 2019), la proportion des besoins en aliments des ménages couverts par le panier (Lang, 2005 ; Galt *et al.*, 2019), le fait de s'impliquer directement dans les processus de l'initiative d'ASC en question, tels que la collecte, la commercialisation et les visites à la ferme (Lang, 2005 ; Galt *et al.*, 2019), le fait d'être professionnellement actif.ve (Lang, 2005) et le fait de faire des économies d'argent grâce au panier (Brown et Miller, 2008).

#### 1.4.6 Consommation en ASC : quels changements s'opèrent chez les abonné.e.s ?

Les études cherchent aussi à situer cette pratique dans un contexte plus large d'habitudes, de sentiments, et, surtout, de valeurs chez les participant.e.s. Par exemple, dans quelle mesure l'ASC contribue à la sensibilisation de citoyen.nes aux enjeux du développement durable ? Comment impacte-t-elle leur vision du monde et leurs actions ? Cet aspect de l'ASC comme un lieu d'apprentissage apparaît dans plusieurs études, en constatant le sentiment de faire partie d'un effort collectif (Hayden et Buck, 2012 ; Carolan, 2017), l'importance des liens sociaux développés entre adhérent.es et avec les producteur.ices.s (Cox *et al.*, 2008 ; Habrias, 2010 ; Hayden et Buck, 2012 ; Carolan, 2017) et une plus grande prise de conscience des interconnexions naturelles et sociétales (Cox *et al.*, 2008 ; Hayden et Buck, 2012). Plusieurs études vont s'intéresser aux changements de comportement qui découlent de l'adoption du panier. Le fait de

---

<sup>27</sup> Traduction libre.

rester fidèle au format, c'est-à-dire, de continuer à s'y abonner rend les abonné.e.s plus susceptibles de voir leur comportement changer à la suite de leur participation à l'ASC, ce qui est perçu de manière positive. Par contre, parfois, le panier représente une continuité de pratiques alimentaires et de consommation durable préalablement établies (Habrias, 2010). Dans les cas où un changement de comportement est constaté, il peut inclure une augmentation de la consommation d'aliments frais et un gain de variété dans l'alimentation (Lang, 2005 ; Brown et Miller, 2008 ; Habrias, 2010 ; Galt *et al.*, 2019), l'adoption de l'habitude de cuisiner plus de légumes (Brown et Miller, 2008 ; Habrias, 2010), la recherche de nouvelles recettes, un changement dans la conception des menus (Habrias, 2010), la diminution voire l'arrêt de la fréquentation des grandes surfaces, l'augmentation de la part des achats en produits bio, la diminution de l'utilisation des produits transformés prêts à l'emploi, ainsi qu'un plus grand respect de la saisonnalité des aliments dans la diète (Habrias, 2010). La conception des menus s'organise désormais en fonction de l'assortiment du panier et non plus en fonction des envies (Habrias, 2010). D'autres études vont plus s'intéresser à l'engagement communautaire des abonné.e.s : l'implication dans une initiative ASC se lie en effet avec un plus grand désir de participation politique, l'achat d'aliments locaux, et une compréhension de la justice sociale (Cox *et al.*, 2008 ; Carolan, 2017).

## 1.5 Pertinence et objectifs de la recherche

### 1.5.1 Pertinence sociale et scientifique

Nous avons abordé quelques enjeux liés au développement durable en ville : les évolutions des chaînes d'approvisionnement alimentaire urbaines, la dépendance automobile, les liens entre mobilité et alimentation et les circuits courts alimentaires. Enfin, nous avons abordé les initiatives de l'ASC en tant que solutions proposées pour répondre à certains des enjeux de développement durable. Nous avons vu aussi que quelques études ont cherché à caractériser l'expérience des abonné.e.s de l'ASC, notamment quels aspects du panier sont perçus comme posant des difficultés dans son adoption quotidienne. Elles ont aussi cherché à identifier des changements de comportement des abonné.e.s qui seraient dus au panier. Si les études existantes mentionnent comment l'adoption du panier de l'ASC impacte la routine des abonné.e.s, elles ne détaillent pas les contraintes que la vie quotidienne pose à l'adoption et au déroulement de cette pratique. Est-ce que l'adoption du panier correspond plus à certains styles de vie que d'autres ? Quels sont les facteurs qui facilitent ou entravent une intégration réussie du panier ? Et quels standards sont employés pour juger si elle est réussie ou pas ? Ces questionnements nous permettent de réfléchir sur la viabilité de l'adoption de cette pratique par différents profils d'individus et ménages.

Une telle réflexion est nécessaire dans la mesure où l'adoption de pratiques de consommation alimentaire responsables, et notamment, d'une pratique de circuits courts reconnue telle que l'ASC, est souvent proposée dans les discours de la transition socio écologique. Elle est décrite dans ces propos comme un moyen d'encourager des formes écologiques de production alimentaire et, ainsi, diminuer les externalités négatives de l'alimentation.

Un aspect de la vie quotidienne directement lié à l'alimentation, comme nous avons vu, est la mobilité. Des liens ont été trouvés entre cadre bâti, environnement alimentaire et profils démographiques, et les comportements de mobilité des individus. Par exemple, l'augmentation de la présence d'établissements alimentaires à proximité de la maison ou dans les trajets des individus augmente leur perception d'avoir un meilleur accès à l'alimentation (Rodier *et al.*, 2017). De plus, parmi les facteurs de la non utilisation de la voiture, figurent un plus grand nombre de restaurants à service rapide autour des maisons et un plus grand nombre d'épiceries (non-chaîne) près de l'épicerie principale utilisée par le ménage (Jiao et al, 2011). Ainsi, on en conclue que la diversité de l'offre alimentaire disponible à proximité est liée à des changements de comportements d'achat, et, notamment, au fait de ne pas employer la voiture lors des courses alimentaires.

Cependant, il y a peu d'études sur les trajets et choix modaux des consommateurs des circuits courts (Mundler, P. & Rumpus, 2012). Nous avons vu l'importance des véhicules individuels dans les émissions liées au transport. Il importe donc de se pencher sur cette étape de la chaîne de déplacement lié à l'accès alimentaire si l'on veut proposer des options de réduction de ses externalités négatives. On en sait un peu plus sur les trajets des consommateurs des marchés fermiers (Chaput et al, 2018), mais il n'y a pas, spécifiquement, des études portant sur les trajets des consommateurs en ASC. C'est pourquoi nous avons voulu prendre en considération dans notre recherche avec quels types d'établissements alimentaires les abonné.e.s de l'ASC composent leur alimentation et quels choix modaux ils font pour l'ensemble de leurs déplacements alimentaires.

### 1.5.2 Objectifs de la recherche

En tenant compte de ces discussions, quelques questions animent ainsi notre recherche :

#### Objectifs généraux

1. Caractériser la consommation des paniers de l'ASC à la lumière de la théorie des pratiques pour comprendre comment le panier s'intègre à la vie quotidienne des abonné.e.s.
2. Caractériser l'ensemble des choix de consommation alimentaire et les mobilités urbaines associées pour les abonné.e.s de l'ASC.
3. Tirer des conclusions sur la relation entre le panier et la consommation alimentaire de proximité.

### Objectifs spécifiques

1. Comprendre quelles sont les compétences exigées par le panier, selon quels standards.
2. Soulever quelles barrières la routine pose à l'adoption du panier en identifiant de potentiels conflits entre les activités liées au panier et les autres pratiques quotidiennes des abonné.e.s.
3. Décrire comment les abonné.e.s intègrent la collecte du panier dans leurs déplacements.
4. Caractériser les pratiques alimentaires et de mobilité des abonné.e.s de l'ASC.
5. Caractériser la relation entre le panier et la consommation de proximité, notamment en vérifiant dans quelle mesure l'adoption du panier peut diminuer ou augmenter la consommation de proximité.

Nous nous pencherons sur les consommateurs urbains, car les villes sont plus susceptibles de concentrer les points de livraison étant donnée la taille et la densité de leur population. C'est dans ce contexte que nous avons choisi des abonné.e.s résidant dans la ville de Montréal, qui est desservie par un grand réseau de fermier.ère.s de famille et dans laquelle l'on retrouve plusieurs points de livraison. Le profil de participant.e.s recherché est donc des personnes qui habitent l'île — ce qui peut être appelé aussi la « ville-centre », pour faire la différence avec des quartiers de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. L'idée est de parler avec des abonné.e.s qui vivent dans des zones à grande densité de population et qui possèdent une variété d'établissements. Ces endroits sont naturellement plus favorables à l'emploi de modes actifs.

Dans la prochaine section, on explorera certains concepts qui permettront de formuler notre cadre théorique et d'analyse. On présentera ensuite l'approche méthodologique par entretiens utilisés pour mener cette recherche. Ensuite, le chapitre de résultats sera séparé en trois principales sections. On traitera du moment de l'adoption du panier et des motivations des abonné.e.s (1), des éléments qui

composent la pratique de l'ASC et des barrières posées à son adoption (2), et, enfin, des relations entre le panier, les choix de consommation alimentaire et la mobilité des abonné.e.s (3). La conclusion mettra l'accent sur les éléments de style de vie — relatifs à la gestion quotidienne du panier, les choix alimentaires et de mobilité — qui facilitent ou pas l'adoption du panier, et sur l'impact du panier sur la consommation alimentaire de proximité en ville.

## CHAPITRE 2

### CADRE THÉORIQUE

Dans ce chapitre, nous allons présenter la théorie des pratiques, qui nous aidera à interpréter nos résultats concernant les pratiques alimentaires et de mobilité des abonné.e.s de l'ASC qui composent notre échantillon.

#### 2.1 La théorie des pratiques : origines

La théorie des pratiques est un courant d'analyse issu de la sociologie culturelle et faisant partie des courants poststructuralistes. Le concept de Praxis surgit dans les années 1970-1980 dans un contexte où les études sociales cherchaient à dépasser certaines limitations des visions considérées soit trop holistes, soit trop individualistes, pour expliquer les dynamiques de la vie sociale (Warde, 2013). Il s'agit de comprendre la relation entre la capacité d'agir (agence) et les structures sociales, afin de déterminer quel est l'espace du social. Celui-ci se définit comme « le lieu de constitution et de transformation de la vie sociale » (Schatzki, 1996 ; 2002, cité par Dubuisson-Quellier, Plessz, 2013, page 3). Des conceptions initiales qui inspireront la théorie des pratiques apparaissent chez des auteurs tels que Bourdieu (1972), Giddens (1984) et Latour (2006) (Dubuisson-Quellier, Plessz, 2013). À partir des années 1990, un effort de théorisation plus approfondi permettra l'emploi de la pratique comme l'unité de base de l'analyse sociologique. Nous verrons comment les différents auteurs qui composent ce courant proposent des terminologies et approches diverses. Certains auteurs sont particulièrement pertinents dans le cadre de ce mémoire. On s'y tourne maintenant.

#### 2.2 Les composantes de la pratique

Les premières définitions qui surgissent du concept de pratique sont celles du théoricien social américain Theodore Schatzki (1996) et du sociologue culturaliste allemand Andreas Reckwitz (2002), inspirés des écrits de Wittgenstein et Heidegger (Dubuisson-Quellier, Plessz, 2013). Schatzki définit une pratique comme étant un « nexus de faits et de gestes » (Warde, 2016, page 38).<sup>28</sup> Les pratiques seraient associées à des structures téléoaffectives, définies comme « les objectifs, les projets, les visées ainsi que les émotions qui sont jugées acceptables par les acteurs » (2002, cité par Dubuisson-Quellier, Plessz, 2013, page 3). Certaines activités dans la pratique sont perçues comme étant meilleures que d'autres —

---

<sup>28</sup> Traduction libre.

conformément, par exemple, à une prescription d'acteurs tels que des spécialistes, acteurs publics et médias (ex. « il est plus sain de manger des fruits et légumes frais ») (M., Plessz, S., Gojard, 2015).

Reckwitz définit une pratique comme étant « un type de comportement routinier qui consiste en plusieurs éléments interconnectés entre eux : des formes d'activités corporelles, des formes d'activités mentales, des "choses" et leur usage, des connaissances de base constituées de compréhension, savoir-faire, états émotionnels et motivations » (2002, cité par Dubuisson-Quellier, Plessz, 2013, page 4). La définition de Reckwitz, à l'instar de Schatzki, se base sur l'identification des éléments qui, lorsqu'interconnectés, composent une pratique. Il renforce, dans sa définition, l'aspect routinier, la matérialité des éléments et les compétences liées à la pratique. Cette théorisation de la pratique est à la base de la pensée d'autres auteurs, tels que Shove, Pantzar et Warde, qui vont, par la suite, se pencher sur différents aspects de la pratique et faire de nouveaux apports théoriques à ce concept. En ce qui concerne les éléments qui composent ces pratiques, différents éléments seront proposés, comme le montre le tableau 2-1 ici-bas (inspiré de Gram-Hanssen, 2009). Il met en relief la variété des termes qui sont employés et proposés par les théoriciens de ce courant.

Tableau 2-1 : Composantes de la pratique.<sup>29</sup>

Schatzki (2002)	Warde (2005)	Shove-Pantzar (2005)	Reckwitz (2002 b)
Compréhension/entente <i>(understanding)</i>  pratique	Compréhension/entente <i>(understanding)</i>	Compétences	Corps
			Esprit
L'Agent			
Structure/processus			
Règles	Procédures		Connaissances

<sup>29</sup> Source : Gram-Hanssen (2009). Traduction libre.



Structures téléoaffectives	Engagement	Signification	Discours  Langage
	Item de consommation	Produits	Choses

## 2.3 Les standards, l'habitude et le temps : des notions clés des pratiques

### 2.3.1 Les standards de la pratique et l'alimentation

Warde (2016) va mettre l'accent sur les processus sociaux de coordination de la pratique, et notamment, sur les spécifications normatives qui établissent les critères pour déterminer quelles sont les performances appropriées ou « compétentes », de la pratique. Pour Warde, une performance individuelle deviendrait une pratique à partir du moment où elle s'engage explicitement avec les standards (ou prescriptions) partagés qui coordonnent les performances de la pratique. Selon lui, il est possible d'identifier les standards car ils passent par des processus de formalisation et codification plus ou moins explicites. Ceux-ci spécifient les buts des pratiques et documentent les meilleurs moyens de les atteindre, en formulant des règles (ex. réglementation), procédures (ex. publications et médias contenant des instructions de « comment faire »), reconnaissances (ex. prix et récompenses) et artefacts — à savoir, des objets de la pratique (Warde, 2016). Ces processus peuvent être le résultat de l'action d'organisations formelles, comme des associations, par exemple. Warde se pose la question suivante : est-ce que manger est une pratique ou pas ? Cette pratique est récurrente, habituelle et facilement reconnaissable — tous des indicatifs d'une pratique. Pourtant, elle semble exceptionnelle sous certains aspects, car il n'existe pas de normes ou standards communs régissant cette activité. C'est-à-dire, il n'y a pas une définition généralement partagée, parmi tous les pratiquants, de ce que cela signifie de « bien manger ». Il en conclut donc que le manger puise dans différentes pratiques : l'approvisionnement en aliments, la cuisine, l'organisation des repas et les jugements esthétiques sur le goût. Le manger est donc une pratique composée, concept avancé par Warde. Elle est par conséquent sujette aux standards de ces différentes pratiques qui la composent — qui sont parfois contradictoires entre soi — et à leurs agents de coordination.

Ceci expliquerait pourquoi la pratique de l'alimentation (le manger) est plutôt faiblement coordonnée et régulée en relation à d'autres pratiques — comme la conduite automobile. En la comparant avec cette

dernière, qui dispose d'un cadre juridique, d'un ensemble d'acteurs et d'une infrastructure propre, ainsi que d'écoles spécialisées, qui orientent fortement les performances de la pratique, Warde explique que l'alimentation « en revanche, est encadrée de manière plus souple ; elle relève davantage de la convention que de la réglementation officielle, n'est ni enseignée ni accréditée officiellement, se déroule principalement en privé, ne nécessite pas une coordination constante et seconde par seconde avec des étrangers et n'est pas (malgré les mouvements sociaux et les associations de consommateur.ice.s) soumise à la direction et au contrôle de puissantes organisations de praticiens ou d'organismes de réglementation. » (2016, page 95).

Les standards sont dans « l'esprit » des pratiquants, comme il a été identifié dans des recherches sur l'alimentation. Ce sont les des « croyances fortes sur la façon dont ils devraient manger et fournir de la nourriture aux autres » (Bisogni *et al.*, 2005, page 286). On y trouve, par exemple, la définition d'une bonne nourriture comme étant la nourriture cuisinée à la maison qui apparaît chez certains participant.e.s – ou alors comme celle dont les saveurs évoquent « la cuisine de la mère » (Bisogni et al, 2005). Un autre exemple de standard identifié est la notion des repas familiaux réguliers en tant que moment de rassemblement familial (Bisogni et al, 2005). Les différents standards qui régissent les alimentations ont des emprises plus ou moins fortes selon les croyances des individus (Bisogni et al, 2005). Ils varient aussi selon les différents groupes sociaux – et servent pour les distinguer les uns des autres (Plessz et Gojard, 2015). Plessz *et al.* (2016) vont s'intéresser aux relations entre les prescriptions d'acteurs publics ou commerciaux – telles que les prescriptions nutritionnelles élaborées par des experts en nutrition et en santé publique (par exemple, les programmes « Cinq par jour » ou le « Plan national nutrition santé » 2001-2006 élaboré en France). Elles constatent que les individus des classes moyennes et supérieures sont plus susceptibles d'adopter des standards conformes à ces prescriptions publiques. Dans une autre étude, Plessz et Gojard (2015) constatent que les standards liés à la transition socio écologique (ex. « manger bio ») sont moins gratifiés socialement – par exemple, dans la famille, que les autres standards de la pratique alimentaire (ex. faire un repas « à la française » ou servir du « fait maison »).

### 2.3.2 L'habitude versus la réflexivité au quotidien

Comme nous avons mentionné dans l'introduction, la théorie des pratiques emploie le concept d'habitude (*habit*) : une « disposition ou une tendance plus ou moins autonome (*self-actuating*) à s'engager dans une

forme d'action précédemment adoptée ou acquise » (Camic, 1986, cité par Warde, 2012, page 7).<sup>30</sup> Ces dispositions font que les individus tendent à stabiliser leurs actions quotidiennes par le biais de routines, c'est-à-dire, des séquences d'actions répétées (Evans, McMeekin et Southerton, 2012). Cette répétition des performances — précédemment apprises et pratiquées —, implique un certain automatisme qui va à l'encontre de la réflexivité attribuée à un processus de choix délibéré qui, comme nous l'avons vu, est présent dans les théories sur le choix du consommateur (Warde, 2012). En effet, elle se lie à une idée de dépendance de chemin, c'est-à-dire que les expériences passées de l'individu vont influencer ses choix futurs (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). L'individu n'abandonne pas totalement sa réflexivité, mais cette routinisation lui permet de déléguer et se soulager de la charge mentale de « recalculer en permanence les options » (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). C'est aussi un exemple de la définition plus large de l'agence — l'idée « d'agence distribuée » héritée de Latour, ou d'une « cognition distribuée » entre les individus et les objets (Dubuisson-Quellier, 2006 ; Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Par exemple, le consommateur.ice quand il fait des courses en grande surface concentre son choix sur des dispositifs qu'il connaît (ex. le prix, la marque, le label, des éléments graphiques, etc.). Puisque ses expériences passées attribuent à ces dispositifs connus certaines garanties, il délègue son choix à ces repères afin d'obtenir des gains d'efficacité et de temps lors de ses courses (Dubuisson-Quellier, 2006). D'autres exemples de dispositifs matériels employés sont, par exemple, la création de listes de courses, la stabilisation de menus pour la semaine ou le fait de placer une certaine activité domestique au même moment chaque semaine (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). C'est aussi le cas de l'individu qui préfère faire les mêmes recettes plutôt que tester de nouvelles manières d'utiliser ses restes alimentaires (Evans, 2011). Enfin, un autre exemple est l'option d'un individu ou d'un ménage pour un même mode de transport afin de conduire leurs activités quotidiennes (Rocci, 2015).

Les objets et infrastructures matérielles contribuent à cette routinisation que nous avons décrite. C'est une interaction dans laquelle les consommateur.ice.s sont contraints par ces infrastructures, mais aussi contribuent à leur reproduction (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Dans cette optique, Shove va adopter une approche qui se penche particulièrement sur le rôle des prescriptions — par exemple, la construction de normes par la communauté scientifique et les professionnels du secteur privé sur la définition du confort et du niveau de chauffage et de climatisation à la maison (Shove, 2003, citée par Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013, page 17). Plus il y a de personnes qui adoptent ces prescriptions, plus

---

<sup>30</sup> Traduction libre.

on peut considérer que celles-ci sont devenues des pratiques (Shove *et al.*, 2013). Par conséquent, cette adoption en masse influence les infrastructures et technologies, qui se standardisent en même temps : c'est le cas, par exemple, de l'abandon de l'emploi des vérandas des maisons aux heures chaudes de l'été, lié à la préférence pour la climatisation à l'intérieur de la maison (Shove, 2003, citée par Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013, page 17). Shove *et al.*, (2013), en analysant les pratiques de mobilité, démontrent ces relations en conceptualisant les pratiques du cyclisme et de la conduite automobile comme deux systèmes à la fois interdépendants et, historiquement, en compétition : la vélocité et l'automobilité. Ils défendent que des « transitions systémiques peuvent aider à orienter des interventions dans le but de reconfigurer les systèmes socio-techniques de la mobilité personnelle » (Shove *et al.*, 2013, page inconnue, chapitre 8 du e-book).<sup>31</sup> Ceci signifie, selon les auteurs, de prêter une attention particulière au réseau de relations interdépendantes qui compose le système de l'automobile.

### 2.3.3 Les pratiques et le temps

Une des thématiques étudiées par la théorie des pratiques est celle de l'organisation temporelle des pratiques (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Shove (2009) oppose deux approches différentes qui apportent différentes compréhensions à la recherche : une selon laquelle le temps serait une ressource limitée que les pratiques consomment, et une autre selon laquelle les pratiques en soi contribuent à la fabrique du temps. Dans la première, l'on reconnaît que les pratiques laissent des empreintes mesurables de leur utilisation du temps et des ressources (ex. fluctuations de l'usage de l'eau et énergie au long de la semaine ou de l'année, au niveau d'une ville ou d'un pays). On peut aussi percevoir dans quelle mesure les pratiques se font concurrence pour l'usage du temps et des pratiques émergentes tendent à se substituer à des pratiques existantes — par exemple, le snowboard semble surtout recruter des pratiquants de ski (Franke et Shah, 2003, cité par Shove, 2009, page 22). Une caractéristique importante des pratiques apparaît ici : l'idée qu'une performance compétente, suivant un certain standard de compétence, se traduit en plus de temps consacré à la pratique. Par exemple, le standard minimum acceptable de ce qui constitue des vêtements bien repassés implique de faire cette tâche avec soin, versus le fait de faire de la commodité sa priorité (Kauffman, 1998, cité par Shove, 2009, page 23). Par contre, cette approche ne permet pas d'appréhender des moments de *multitasking*, où l'individu augmente l'intensité de son usage du temps, ou des distinctions plus subtiles entre des activités (ex. lire sur papier ou lecture en ligne). Dans la deuxième approche, il s'agit de penser au temps comme faisant partie d'un

---

<sup>31</sup> Traduction libre.

système de pratiques ayant leurs engagements temporels et matériels propres. Par exemple, le weekend se distingue du reste de la semaine justement dû aux pratiques qui se font durant le weekend. Shove (2009) propose de s'intéresser à ce qu'elle appelle les « profils temporels de la pratique » : des conventions intégrées de la durée, de la séquence et du moment associés à l'exécution compétente d'une pratique. Ce faisant, elle défend de, plutôt que de penser en termes d'accélération du rythme de vie ou d'augmentation des distances, se pencher sur les nouvelles combinaisons et configurations d'activités quotidiennes, qui sont liées aux infrastructures et technologies — telles que les trajets, par exemple —, ainsi qu'aux actions visant à influencer les pratiques existantes. Ces exigences temporelles des pratiques apportent des défis liés à la coordination des activités parmi les individus. En effet, l'organisation du temps dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle et dans la fin du siècle a changé dans la mesure où actuellement, il y a moins de contraintes institutionnelles collectivement partagées qui coordonnent les activités quotidiennes : la nécessité de coordination entre les individus et leurs agendas personnels a donc augmenté (Southerton, 2009). Et ce, même si quelques standards partagés sur les durées de certaines activités continuent d'exercer des contraintes sur cette gestion quotidienne rendue plus flexible — c'est le cas des moments considérés « de qualité » en famille, par exemple (Southerton, 2009). Enfin, cette discussion sur le temps des pratiques et les nécessités de coordination soulève la question des relations entre les pratiques. Le concept d'ensemble de pratiques (*bundle of practices*) est proposé comme des pratiques qui ont un élément en commun — la même finalité, la même règle, la même tâche ou les mêmes ententes (Schatzki, 2011, cité par Brons et Oosterveer, 2017, page 3). Il y aurait, par exemple, des ensembles de pratiques qui partagent l'objectif de contribuer au développement durable (Brons et Oosterveer, 2017) ou les mêmes espaces, comme par exemple, celui de la cuisine ou du bureau (Shove et Walker, 2010). Shove et Walker (2010) proposent une typologie provisoire des types de liens que les pratiques peuvent entretenir entre elles : de coopération, de compétition et de prédateur/proie. Elle propose aussi l'idée de complexes de pratiques (*practice complex*) qui seraient plus difficiles — voire impossible —, de séparer, car très fonctionnellement ou mentalement intégrées.

#### 2.3.4 Hypothèses

Nous avons vu dans l'introduction de ce mémoire que courants théoriques différents ont influencé la recherche en consommation et les politiques visant à promouvoir des styles de vie durables. Le premier courant, appelé ABC (Attitude-Behavior-Choice), suppose que les consommateurs prennent des décisions de manière rationnelle en tenant compte de différents facteurs, tels que le prix et les informations sur les produits. Cependant, le constat de l'écart entre les valeurs écologiques et les comportements réels des

individus a conduit à l'émergence d'un deuxième courant, appelé la théorie des pratiques. Cette théorie propose de considérer les pratiques comme des "blocs d'activités, de significations, de compétences et d'objets" interconnectés et d'analyser les choix des consommateurs dans le contexte des normes sociales, des habitudes et des routines. C'est pourquoi la théorie des pratiques se concentre sur l'analyse des dynamiques de la vie quotidienne et des processus d'évolution des pratiques au fil du temps.

Dans cette recherche, la théorie des pratiques nous permet de partir de certaines hypothèses. Nous partons de l'idée que l'adhésion à l'ASC est une pratique en soi, qui requiert certaines normes et compétences spécifiques. Nous partons également de l'idée que cette pratique entretient des liens avec d'autres pratiques de la vie quotidienne, notamment la mobilité. Dans le prochain chapitre, nous allons expliquer notre démarche de recherche afin de vérifier ces hypothèses et répondre à nos objectifs de recherche.

## CHAPITRE 3

### DÉMARCHE DE RECHERCHE

Dans ce chapitre, nous allons présenter notre approche méthodologique et l’outil de collecte de données qui sera utilisé dans cette recherche. Nous allons également présenter la population cible, la procédure de recrutement et de collecte des données ainsi que la stratégie d’analyse des données.

#### 3.1 Approche méthodologique

Cette recherche a pour objectif de comprendre comment le panier de l’ASC s’intègre à la vie quotidienne des utilisateur.rice.s actuel.le.s, à partir de leurs propres descriptions de leurs habitudes. C’est donc bien l’expérience vécue par ces personnes que nous devons mieux appréhender afin de répondre à cette question. Le paradigme interprétatif pourrait être décrit comme une posture épistémologique, qui croise les acquis de diverses disciplines, telles que la philosophie, l’anthropologie et la sociologie (Anadón, 2006). Il apparait comme réponse à un contexte où, depuis le 19e siècle, une démarche positiviste inspirée par les idées d’Auguste Comte, axée sur la création de liens de causalité entre les phénomènes, primait dans les sciences sociales afin de mieux orienter les décisions publiques. Cette démarche se résume par la maxime d’Émile Durkheim, qui consiste à traiter les faits sociaux comme des choses. Les courants théoriques qui s’inscrivent dans une perspective interprétative vont, pour leur part, donner une plus grande importance au contexte dans lequel se déroulent les faits sociaux, ainsi qu’aux interprétations de ces faits, telles que données par les individus. Ainsi, l’objectif de cette approche qualitative/interprétative constitue davantage de comprendre les phénomènes que de les expliquer. La démarche qu’implique cette approche comporte un caractère plus inductif, ce qui se définit comme suit : « L’induction suppose que l’analyste n’a pas de catégories d’analyse définitives a priori et qu’une série d’opérations permettrait de remonter des faits aux lois, des données à des propositions théoriques plus générales » (Comeau, 1994, cité par Jacques, 2009, page 57). Cette perspective se trouve notamment inspirée par la microsociologie de Georg Simmel, la sociologie compréhensive de Max Weber et le béhaviorisme social de George Mead ; elle se consolide méthodologiquement par les travaux empiriques menés par l’École de Chicago, dans les années 1920 et 1930 (Anadón, 2006). Dans les années 1950, elle fera un retour en force et jusqu’aux années 1980, grâce à une multiplication de perspectives théoriques, passera par un processus de systématisation des méthodes de collecte de données (Anadón, 2006). À partir des années 1980, ces approches connaîtront un processus de redéfinition des critères de validité, de généralisation et de fiabilité, qui seront complétés par des critères de rigueur scientifique et que nous veillerons à adopter dans

notre travail de recherche. Cette approche est pertinente pour notre problématique et nos questions de recherche dans la mesure où elle essaie non seulement d'expliquer les faits, ainsi que les significations que les individus attribuent aux phénomènes, mais aussi de les décrire et de les comprendre.

### 3.2 Outil de collecte

L'outil de collecte que nous utiliserons est l'entrevue semi-dirigée, qui confère une certaine liberté aux personnes interviewé.e.s pour s'exprimer, tout en suivant une structure d'entrevue axée sur les thèmes abordés. Cette méthode permet « d'explorer plus en profondeur non seulement les différents aspects de l'expérience du répondant, mais aussi de sa trajectoire (contexte de vie, milieu d'appartenance, etc.) » (Poupart, 1997, cité par Jacques, 2009, p. 60). Ainsi, l'entrevue, contrairement à l'observation, par exemple, donne un accès direct aux dimensions non observables de l'individu : ses pensées, ses sentiments et les significations qu'il attribue à ses décisions. Comment lit-il et interprète-t-il sa trajectoire et quelles connections fait-il entre évènements et choix passés, présents et futurs (autrement dit ses intentions). L'entrevue permet d'identifier des cohérences et contradictions dans ses choix, ou alors, d'identifier les non-choix, ou les évènements subis par l'individu.

L'entretien, composé de questions ouvertes, se divise en trois grandes sections. Dans un premier temps, nous nous intéressons au processus d'adoption de la pratique et à sa place dans le parcours de vie des participant.e.s, de même qu'aux motivations des participant.e.s. Par la suite, nous voyons, étape par étape, la trajectoire du panier, du paiement jusqu'à l'arrivée des aliments dans les assiettes. Nous détaillons aussi les ajustements nécessaires, dans la vie quotidienne, à l'intégration du panier aux plans des finances, des habitudes alimentaires, de la gestion du temps, des déplacements alimentaires (avec une description de tous les déplacements alimentaires typiquement faits chaque semaine, qu'ils soient liés ou non aux paniers) et de la vie professionnelle. Nous nous intéressons également aux avantages et désavantages de l'adoption d'un panier bio. Ensuite, nous évaluons les pratiques de consommation alimentaire (commerces fréquentés, restaurants, cafés, livraison de repas, etc.) des participant.e.s, comme un tout composé d'une série de pratiques. Enfin, nous nous penchons sur les défis, selon le.la participant.e, d'une adoption plus généralisée dans la population des paniers des fermiers de famille. Notre guide de l'entretien se trouve en annexe (A).



### 3.3 Population cible et recrutement de participant.e.s

La population cible de l'étude est composée d'adultes (18 ans et +) qui sont abonnés à une des fermes qui composent le Réseau des fermiers de famille et résident actuellement dans la région métropolitaine de Montréal. Le Réseau est une initiative d'Équiterre, un des principaux organismes environnementaux du Québec. Il s'agit de la plus grande initiative d'agriculture soutenue par la communauté au Québec ; au printemps 2022, elle comptait plus de 30 000 familles abonnées et 150 fermiers de famille.<sup>32</sup> Comme notre analyse porte sur les consommateur.rice.s urbain.e.s qui adhèrent aux initiatives d'agriculture soutenue par la communauté, nous avons donné la priorité aux participant.e.s urbain.e.s. Le choix de la résidence dans l'agglomération de Montréal se justifie par des raisons pratiques de facilité d'accès aux participant.e.s. Notre objectif consistait à rejoindre un nombre similaire d'hommes et de femmes, ainsi que de dresser un portrait socioéconomique varié, de gens provenant de familles de diverses tailles et abonnées depuis plus ou moins longtemps.

Le recrutement de participants s'est déroulé durant l'été 2020 et les entretiens durant l'été et l'automne 2020. Nous avons pu compter sur l'appui des équipes du Réseau des fermiers de famille, ainsi que de la CAPÉ, pour le recrutement des participant.e.s. Celui-ci s'est fait sur une base volontaire, sur les réseaux sociaux. Une affiche de recrutement a été publiée via les pages publiques et groupes de discussion de Facebook et repartagée par le Réseau. Comme un recrutement sur les réseaux sociaux ne serait pas suffisant et risquerait d'exclure des publics qui utilisent moins ces réseaux, nous avons également distribué des cartons de recrutement dans quelques points de chute à Montréal (voir Annexe B). Les personnes intéressées ont été orientées à prendre contact via courriel. Ce recrutement a des limites que nous pouvons mentionner. L'utilisation des réseaux sociaux et du courriel risquaient de biaiser le profil des participant.e.s recruté.e.s. Ce sont certains profils de personnes qui répondent à ce type d'appel à participation. C'est pour ça que nous avons également fait du recrutement présentiel afin de chercher à diversifier les profils et points de chute fréquentés. Cependant, il est important de mentionner que ce recrutement a été rendu plus difficile car mené dans un contexte d'isolement et/ou distanciation sociaux dus à la pandémie.

Nous avons conduit des entretiens semi-dirigés d'une durée de 30 à 50 minutes avec 16 individus. Le ménage constitue l'unité d'analyse auquel nous faisons référence durant l'entretien, puisque c'est le

---

<sup>32</sup> <https://www.fermierdefamille.org/reseau> Consulté en Mars 2022.

quotidien du ménage dans son ensemble qui définit l'adoption du panier et en est impacté. Un seul membre de chaque ménage a participé à chaque entretien.

### 3.4 Données et type d'analyse

Les entretiens semi-dirigés permettent de recueillir des récits relatifs à l'expérience quotidienne des ménages qui consomment des paniers de fermiers de famille. Ils ont été enregistrés par enregistreur portable, avec l'autorisation des participant.e.s (voir le formulaire de consentement en Annexe C), afin de garantir au maximum la fidélité des propos lors de la transcription. Dans cette collecte de données, nous avons voulu recueillir les activités qui composent la consommation en ASC en tant que pratique, puis comment les participant.e.s intègrent ces activités à leur quotidien.

Les transcriptions ont été téléchargées sur le logiciel d'analyse qualitative NVIVO et codées en deux temps. La première étape de codage a été fidèle à chaque idée énoncée, dans une démarche de théorisation ancrée, qui consiste à « construire inductivement une théorie, une interprétation, empiriquement fondée, d'un fait social peu étudié » (Paillé, 1994, cité par Quénart, 2001, page 46). Le but est également de ne pas perdre de vue des éléments qui n'ont pas été prévus dans notre cadre conceptuel, qui peuvent faire l'objet d'une interprétation en soi.

Le deuxième codage a été fait dans le cadre d'une analyse thématique, basée sur les concepts de la théorie des pratiques présentés dans notre chapitre II (Cadre théorique). Comme cette théorie interprète une pratique en tant que bloc d'activités et de sens interconnectés, nous nous sommes proposés de regarder différents aspects liés au panier en tant que pratique quotidienne comme un tout. Ceci inclut la planification des activités, la collecte et les questions de mobilité qui y sont associées, l'intégration du panier dans l'alimentation, la routine du ménage, sa relation avec d'autres activités, etc. Ainsi, il s'agit de considérer ce choix de consommation alimentaire comme un moment d'une pratique (Halkier, 2009). Nous avons notamment identifié dans nos données des questions liées à deux concepts spécifiques de la théorie des pratiques : les compétences et les standards. Ces concepts seront approfondis dans nos résultats.

Ensuite, afin d'approfondir les liens entre mobilité et consommation alimentaire, nous avons fait des croisements que nous expliquerons dans les deux prochaines sections.

### 3.5 Construction d'une typologie et représentation graphique des habitudes alimentaires (en plus de l'ASC) par rapport aux habitudes de mobilité

Afin d'approfondir les liens entre les choix de consommation alimentaire (hors panier) et les choix de mobilité urbaine, nous avons croisé les modes employés et les types d'établissements alimentaires que les abonné.e.s de notre échantillon fréquentent en plus de l'ASC. Nous avons identifié des similitudes entre des profils semblables, comme par exemple des participant.e.s qui fréquentent beaucoup d'établissements pour des nécessités spécifiques (par exemple, la boucherie pour la viande) et qui emploient des modes actifs, ou alors des participant.e.s qui mentionnent le fait d'aller ou non au supermarché comme un choix parfois basé sur des valeurs, parfois sur des besoins et préférences. Ainsi, nous avons voulu organiser ces informations afin d'identifier ces profils types qui voulaient émerger des données.

Afin d'analyser les liens entre achats alimentaires et mobilité, ainsi qu'identifier des comportements types dans ces activités, nous avons construit une typologie qui positionne les participant.e.s sur deux axes d'un plan cartésien : les habitudes alimentaires (en plus de l'ASC) et les habitudes de mobilité. Les axes et les valeurs (scores) assignés aux participant.es (voir Tableaux 2 et 3) proviennent d'un système de pondération qui prend en compte des éléments identifiés dans la littérature et peuvent être extraits de nos données. Les extraits des témoignages sur lesquels nous nous sommes basés pour caractériser les habitudes alimentaires et de mobilité se trouvent en annexe (D).

**Habitudes alimentaires (en plus de l'ASC) :** Nous avons vu dans le chapitre « Problématique » que la différence entre les types d'établissements fréquentés peut avoir un impact sur les choix de mobilité. Dans les études sur les déserts et marais alimentaires, par exemple, la distinction entre les établissements selon le type de produit offert (par exemple, un dépanneur par rapport à une fruiterie), malgré qu'ils aient les mêmes tailles et fassent partie d'une même offre alimentaire de proximité, permet de mettre en relief des différences dans l'accès à des aliments frais et nutritifs (cf. Minaker LM, Shuh A, Olstad DL *et al.*, 2016). De plus, la variété des aliments offerts par certains établissements semble être un facteur pris en compte par les consommateur.rice.s dans leurs choix de consommation alimentaire (Handy and Clifton, 2001). Cela apparaît dans nos données, par des mentions faites aux types de produits, qui se retrouvent soit dans des catégories spécifiques, soit dans un ensemble varié de produits. Comme les abonné.es que nous avons interviewé.e.s ont mentionné les types d'établissements qu'ils.elles fréquentent pour compléter les paniers, parfois en précisant même le nom de l'établissement, et en indiquant la fréquence avec laquelle

ils.elles les fréquentent, nous avons voulu capturer cette variété dans notre analyse. C'est pourquoi nous avons voulu différencier les consommateurs d'établissements ayant des offres alimentaires spécialisées et ceux.elles des établissements à vocation plus généraliste, afin de prendre en compte des degrés plus ou moins grands de variété de l'offre de produits des établissements. Les supermarchés, épiceries et dépanneurs, a priori, offrent une plus grande variété de produits. Nous leur avons aussi attribué différents poids, selon qu'il s'agisse d'un dépanneur ou d'une grande chaîne de supermarchés, afin de prendre en compte la taille de l'établissement.

Nous avons également voulu considérer la différence dans la fréquentation des établissements conventionnels et celle des établissements du système alimentaire alternatif. Ces derniers incluent des initiatives qui adoptent des méthodes biologiques de production, ainsi que des initiatives qui réduisent le nombre d'intermédiaires dans les chaînes alimentaires, telles que les coopératives alimentaires, les marchés de producteurs et l'ASC (Jarosz, 2007, cité par Cerrada-Serra P. *et al.*, 2018, page 1). C'est pour cette raison que, parmi les établissements spécialisés, nous avons pondéré différemment les mentions à des établissements tels que les fruiteries, boucheries et boulangeries — considérés plus conventionnels — et des établissements considérés comme des initiatives alimentaires alternatives, telles que des épiceries bio ou en vrac, des groupes d'achat et des marchés fermiers. Ainsi, dans le cadre de notre analyse, nous avons considéré que ces initiatives alternatives sont encore plus spécialisées.

Enfin, nous avons voulu appréhender quelques indications sur les fréquences d'usages mentionnées par les abonné.e.s, afin de les prendre en considération dans les poids attribués aux types d'établissements. Cela nous permet de distinguer les abonné.e.s qui font un certain choix alimentaire de manière plus occasionnelle de ceux.elles qui l'adoptent comme un élément important de leur consommation usuelle.

Tableau 3-1 : Pondération en fonction de la fréquence et des types d'établissements alimentaires fréquentés en plus de l'ASC.

Établissements	Points pour les établissements (à chaque mention)	Mentions à la fréquence	Poids pour la fréquence
Spécialisés alternatifs	- 2	Chaque semaine	*2

(p. ex. épiceries bio ou en vrac, des groupes d'achat et des marchés fermiers)			
Spécialisés conventionnels  (p. ex. fruiteries, boucheries et boulangeries)	- 1	« Surtout »  « Principalement »  « Souvent »	*2
Généralistes de petite ou moyenne taille  (p. ex. dépanneurs)	+ 1	Chaque deux semaines ou moins	*1
Généralistes de grande taille  (p. ex. supermarchés et noms de grandes chaînes telles que IGA, Métro, etc.)	+ 2	« Parfois »  « J'essaie »	*1

**Mode de calcul :**

À chaque mention d'un établissement alimentaire, des points sont ajoutés ou soustraits. S'il y a une mention à la fréquence, le poids est appliqué.

Exemple :

- 42F2 mentionne la ferme Lufa, les Bioloaux et le marché Maisonneuve (« un peu tous les jours »).  
Donc sa pondération de consommation alimentaire est de :  $(-2) + (-2) + (-2*2) = -8$
- 61F4 mentionne le supermarché SuperC (« beaucoup »), un entrepôt à Mayrand, le supermarché Adonis, le boucher, la boulangerie et Costco. Donc sa pondération de consommation alimentaire est de :  $(2*2) + 2 + 2 + (-1) + (-1) + 2 = 8$

**Habitudes de mobilité :** Enfin, nous avons inclus dans l'analyse les modes de transport employés par les abonné.e.s pour : (1) aller chercher le panier de l'ASC et (2) faire leurs autres courses alimentaires. Nous avons ici distingué les modes actifs, à savoir, la marche, le vélo et les transports collectifs, d'une part, et l'emploi de la voiture, de l'autre. Cette différence est basée sur les différents impacts environnementaux que nous avons abordés dans le chapitre 1.2.1 sur la dépendance automobile.

Tableau 3-2 : Pondération en fonction des modes de transport par type de trajet et de leur combinaison ou exclusivité d'usage.

Modes de transport par type de trajet	Points	Combinaison ou exclusivité d'usage	Poids
Mode actif (à pied, vélo, transport collectif) pour collecter le panier de l'ASC  – en été  – en hiver	  - 2  - 2	Mention d'un seul mode (actif vs voiture) pour chaque type de trajet	* 2
Voiture pour collecter le panier de l'ASC  – en été  – en hiver	  + 2  + 2	Mention de plus d'un mode (actifs + voiture) pour chaque type de trajet	* 1

Mode actif (à pied, vélo, transport collectif) pour les autres achats alimentaires	- 2	« Surtout »  « Principalement »  « Souvent »	*2
Voiture pour les autres achats alimentaires	+ 2	« Parfois »  « J'essaie »	*1

#### Mode de calcul :

À chaque type de trajet (chercher le panier/faire les courses en plus du panier), des points sont ajoutés ou soustraits selon le mode employé. Si, pour certains types de trajets, le mode actif, ou la voiture, est employé exclusivement, le poids \* 2 est appliqué. Si les participants mélangent modes actifs et voiture, le poids n'est pas appliqué. Si le participant mentionne employer un certain mode avec une plus grande fréquence, nous appliquons le poids.

Nous avons opté pour cet emploi des poids pour prendre en compte la différence entre les fréquences d'usages des modes. Nous avons fait ce choix car le mode employé pour chaque établissement n'est pas nécessairement mentionné (ex. « au supermarché x, je vais en x ») – les participants donnent une vision générale des mode employés par type de trajet. Nous avons aussi voulu faire la différence entre les saisons car quelques participant.e.s changent les modes employés d'une saison à l'autre : par exemple, un.e participant.e qui emploie exclusivement les modes actifs en été peut faire un usage combiné de différents modes en hiver. Cela s'applique seulement dans les cas des participant.e.s qui prennent le panier de l'ASC en été et en hiver.

Exemples :

- 42F4 mentionne parfois employer la voiture pour chercher le panier dans certaines situations, et d'y aller à pied dans d'autres. Elle mentionne aussi toujours prendre la voiture pour ses courses. Alors, sa pondération de mobilité est de :  $2 + (-2) + (2*2) = 4$ .
- 31F3 mentionne aller seulement à pied pour chercher le panier et alterner la marche ou le vélo pour ses courses. Alors, sa pondération de mobilité est de :  $(-2*2) + (-2*2) = -8$ .
- 47F1 mentionne employer des modes actifs pour chercher son panier d'été, mais elle combine modes actifs et voiture en hiver. Elle mentionne aussi employer des modes actifs pour faire ses courses. Alors, sa pondération de mobilité est de :  $(-2*2) + 2 + (-2) + (-2*2) = -8$ .

Les extraits des témoignages sur lesquels nous nous sommes basés pour caractériser les habitudes alimentaires et de mobilité sont en annexe (D).

### 3.6 Construction du tableau de croisement des fréquences de déplacement pour des raisons alimentaires et distances (mentionnées)

Les distances parcourues sont un facteur mentionné souvent par les participant.es pour justifier certains choix modaux. Nous avons voulu approfondir cette thématique dans notre analyse. En effet, les abonné.e.s font des références plus ou moins directes aux distances qu'ils.elles parcourent pour aller aux établissements qu'ils.elles fréquentent pour faire leurs courses. Celles-ci incluent des expressions telles que « au bout de la rue », mais aussi des distances ou temps de trajet spécifiques. Nous avons également demandé aux participant.es de nous spécifier les codes postaux de leurs maisons. Ainsi, à partir du moment où ils/elles mentionnent des établissements spécifiques de leur quartier, nous avons fait une recherche avec l'outil Google Maps afin de connaître exactement les distances parcourues par eux.elles. Nous avons fait une différence entre « offre de proximité », établie à moins de 1 km ou 15 minutes à pied, et « offre d'une zone élargie », qui excède 1 km ou 15 minutes à pied. Nous avons extrait ces valeurs de référence de la littérature sur l'accès alimentaire (Apparicio *et al.*, 2007).

Comme nous l'avons vu dans les paragraphes précédents, la question de la fréquence des achats est associée dans les témoignages aux établissements alimentaires et modes de transports choisis par les abonné.e.s. Il nous a donc semblé pertinent de la prendre en compte dans cette analyse. Pour ce faire, nous avons distingué trois types d'achats alimentaires :



- Des achats fréquents, qui se font aux mêmes endroits en petites quantités (parfois plusieurs fois par semaine)
  - Ex. : « (...) c'était plus comme, aller un peu tous les jours acheter, comme, au marché Maisonneuve (450 m) deux, trois affaires, puis je retourne... » 42F2
- Des achats fréquents divisés par grandes « catégories » d'aliments (une ou deux fois par semaine chacune)
  - Ex. : « Pour ce qui est des denrées qui sont non périssables, je me les procure tous chez Aux pois verts. (...) Fait que j'y vais une fois semaine environ. » 42F4
- Des achats moins fréquents et variés — incluant différentes catégories d'aliments, en grande quantité (une ou deux fois par semaine, ou à chaque deux semaines).
  - Ex. : « Je vais au marché Jean-Talon (2,3 km), je fais la grosse affaire puis je m'en assure pour en avoir pour deux semaines. » 40F1

Ainsi, notre objectif est de voir les associations entre certains types d'achats et les distances parcourues, les modes employés et les types d'établissements. Les extraits des témoignages sur lesquels nous nous sommes basés pour caractériser les fréquences et distances sont dans l'Annexe E. Nous avons également gardé notre classification des groupes du paragraphe précédent afin de garder les distinctions faites sur les modes employés et les types d'établissements fréquentés.

### 3.6.1 Limites de la recherche

Cette recherche s'est faite dans le contexte spécifique de Montréal, et de l'ASC telle que gérée par le Réseau des fermiers de famille, une initiative québécoise. Il faudrait donc considérer que les résultats peuvent refléter ces différences par rapport à d'autres villes et d'autres initiatives d'ASC. De plus, dû à l'approche choisie et à la taille de l'échantillon, les résultats de cette recherche ne seront pas généralisables. Il serait intéressant, en se basant sur les résultats obtenus, de compléter l'analyse qualitative avec un questionnaire et un échantillon plus grand.

Enfin, parmi les limites que nous pouvons attribuer à l'entrevue semi-dirigée, sa dimension situationnelle et conditionnelle peut être considérée une limite et une force en même temps (Anadón et Savoie Zajc, 2009). Ceci veut dire que l'entrevue se déroule dans un moment spécifique et dans un lieu spécifique, ce qui va nécessairement avoir un impact sur les données recueillies. Dans le cadre de notre recherche, ceci

est particulièrement vrai étant donné le contexte de la pandémie de COVID-19, qui a certainement eu un impact sur la façon dont les personnes font l'épicerie. Nous avons cherché à répondre à cet enjeu en demandant aux participant.e.s de distinguer leurs pratiques avant et après la COVID-19, afin d'isoler les effets propres au contexte de la pandémie (voir Annexe A – Guide d'entretien).

## CHAPITRE 4

### RÉSULTATS

Nous allons présenter les résultats de notre étude dans cette partie. Dans un premier temps, nous aborderons le moment de l'adoption du panier, ainsi que les trajectoires et les motivations des abonné.e.s. Ensuite, nous analyserons les activités liées à la pratique, notamment ce que le panier exige des abonné.e.s, de même que les conflits entre le panier et d'autres activités structurantes du quotidien. Ensuite, nous approfondirons les relations entre le panier et les choix de consommation alimentaire des abonné.e.s, puis avec leur mobilité quotidienne. Nous en tirerons de conclusions sur les liens entre le panier et la consommation de proximité en ville.

#### 4.1 Description de l'échantillon

Notre échantillon est composé de 16 participant.e.s : 15 femmes et un homme. Leurs âges se situent entre 18 et 30 ans (3 participant.e.s), entre 30 et 40 ans (8 participant.e.s), entre 40 et 50 ans (3 participant.e.s) et plus de 50 ans (2 participant.e.s). Parmi ces participant.e.s, 4 vivent seul.e.s, 6 vivent à deux ou plus et sans enfants, et 6 vivent à deux ou plus avec des enfants. En ce qui concerne les situations professionnelles des participant.e.s, nous retrouvons, dans notre échantillon, 11 employé.e.s, 3 étudiant.e.s, une participante en congé de maternité et une participante retraitée. Quant aux niveaux de revenus des ménages déclarés par les participant.e.s, la majorité se trouve dans un niveau moyen (10 participant.e.s), tandis que 5 se situent dans un haut niveau de revenu et un seul dans un bas niveau. Tous les abonné.e.s de l'échantillon détiennent un diplôme d'études supérieures : 10 ont un baccalauréat, 5 ont une maîtrise et une autre personne un diplôme d'études professionnelles (DEP). Notre échantillon correspond donc en général aux caractéristiques des abonné.e.s de l'ASC, selon la littérature (voir chapitre 1.4.4.). Les temps d'adhésion varient : 7 en sont à leur première saison du panier, 5 cumulent entre 2 et 5 saisons d'abonnement et, enfin, 4 sont abonné.e.s depuis plus de 5 saisons. Pour ce qui est des lieux de résidence des participant.e.s, la grande majorité réside sur l'île de Montréal — 15 participant.e.s, tandis qu'une seule participante vit actuellement en banlieue. Nous les avons interrogé.e.s aussi concernant la possession ou non d'une voiture : 9 ont répondu en posséder une et 7 non. Les points de chute où les participant.e.s collectent leurs paniers sont généralement à une distance de marche des résidences des participant.e.s : 7 participant.e.s ont choisi des points de chute qui se trouvent à moins de 1 km de leur résidence, tandis que 7 participant.e.s ont choisi des points de chute à une distance se situant entre 1 et 2 km de leur maison, alors que ce sont seulement 2 participant.e.s dont

les points de chute se trouvent à plus de 2 km de leurs résidences. Enfin, en ce qui concerne la saison d'abonnement au panier, nous retrouvons 8 participant.e.s qui se sont abonné.e.s pour la saison d'été, 6 pour les saisons d'été et d'hiver et, enfin, 2 exclusivement pour la saison d'hiver.

#### 4.2 Motivations pour l'adoption du panier

Comme l'adoption du panier est un changement dans la routine, nous employons ici un terme associé à un changement conscient de comportements. C'est le terme « motivation », qui désigne les raisons et justifications personnelles et sociales immédiates qui poussent les gens à prendre des décisions (PNUE, 2016). Dans notre échantillon, 12/16 participant.e.s ont expliqué qu'il.elle.s se sont abonné.e.s au panier compte tenu de leur volonté d'acheter « local ». Le terme « local » est parfois mentionné seul par quelques participant.e.s, comme un de ces termes désormais adoptés par le public et qui se passent d'explications à force d'usage. Toutefois, la plupart des participant.e.s vont généralement détailler les différents sens qu'il.elle.s attribuent à ce qualificatif. Pour deux abonné.e.s, c'est le désir d'écourter les distances physiques entre le lieu de production de l'aliment et le lieu de l'achat (30F3, 51F4). Quatre abonné.e.s mentionnent que, pour eux.elles, favoriser le « local » signifie encourager l'économie locale et celle des petits producteurs (26H4, 42F2, 31F3, 30F3). La particularité de cette économie, selon les discours des abonné.e.s, est son visage humain. Elle s'opposerait donc à cette « autre » économie, qui serait, pour sa part, impersonnelle, mondialisée et monopolisée par les grands joueurs. Ainsi, l'abonné.e se met en contact direct avec des personnes dont le travail peut, grâce au panier, générer une rémunération directe. Trois abonné.e.s vont même plus loin dans l'expression d'une solidarité envers les fermier.ère.s et mentionnent spécifiquement les types de défis auxquels il.elle.s font face.

Deux abonné.e.s mentionnent spécifiquement vouloir appuyer des producteur.rice.s québécois.e.s — cette définition du « local » est donc bien teintée par la spécificité de la culture québécoise au Canada (30F3, 51F4). En plus de l'achat local, 13/16 abonné.e.s souhaitent appuyer spécifiquement l'agriculture biologique. La recherche d'aliments considérés comme de « qualité » constitue une motivation indiquée par 12/16 abonné.e.s : 6 caractérisent cette qualité par les attributs de goût et de fraîcheur des aliments et 5 mentionnent le biologique comme un gage de la qualité du produit, notamment car perçu comme plus sain (26F2, 31F2, 39F4, 42F4, 51F4). Le panier est présenté comme une solution qui permet de répondre aux différentes facettes de la consommation durable, telles que la préservation de la biodiversité et la lutte aux changements climatiques.

Ces attributs du panier sont également évoqués par les participant.e.s comme une justification du coût associé au panier qui, pour certain.e.s, est perçu comme étant plus élevé. La combinaison des caractéristiques du panier, telles que nous les avons vues ci-haut, comportent une valeur qui explique le prix plus élevé. L'alimentation, en particulier, constitue une valeur en soi, sur laquelle le.la participant.e accepte d'investir du temps et de l'argent.

Enfin, on remarque que l'abonnement au panier de l'ASC traduit aussi l'expression d'un certain mécontentement par rapport à l'offre d'aliments immédiatement accessibles aux participant.e.s — des supermarchés, mais aussi des établissements plus spécialisés dans l'offre de fruits et légumes, tels que les fruiteries et marchés publics/fermiers. Neuf participant.e.s mentionnent s'être abonné.e.s pour avoir accès à des aliments en adéquation avec leurs valeurs et leurs préférences, comme des produits frais et fidèles au calendrier des aliments, par exemple. Selon les témoignages, trouver des aliments qui soient non seulement locaux, mais biologiques peut être très difficile, notamment en milieu urbain. En quelque sorte, c'est la niche de la niche qui se trouve permise par le panier.

C'est plusieurs raisons. Je trouvais ça parfois difficile de trouver des produits québécois dans les épiceries. Aussi les produits bio sont souvent d'ailleurs. (...) Les avantages, c'est d'avoir des produits québécois bio frais. Une diversité qu'on ne trouverait pas en Québécois bio ailleurs. Par exemple, des fois, ils mettent de fines herbes. C'est très difficile de trouver des fines herbes québécoises, bio, à Montréal. Donc ils donnent de la diversité. Puis vont avec tous les avantages qui proviennent conséquemment du fait d'être québécois et biologiques, pour la santé et l'environnement. 47F1

#### 4.3 Activités qui composent la pratique et barrières posées à son adoption

Dans cette partie, il s'agira d'approfondir comment se déroule, dans la pratique, le processus d'adoption du panier. Nous allons diviser nos résultats en fonction de chaque étape représentée dans la Figure 4-1 : l'adoption/abonnement, la collecte, la planification et la préparation/consommation alimentaire, puis aborder les enjeux de chacune.

Figure 4-1 Étapes d'adoption du panier et activités en fonction de l'usage du temps, selon les descriptions des participants

Temps	Peu	Peu	Beaucoup	Beaucoup
<b>Phases</b>	<b>Adoption/ Abonnement</b>	<b>Collecte</b>	<b>Planification</b>	<b>Préparation/Consommation</b>
<b>Enjeux</b>	Période propice	Horaires	Compléter et diversifier l'alimentation	Temps disponible
<b>Défis</b>	Choix	Travail Loisirs		Famille/Ménage
<b>Obstacles</b>	Options	Enfants	Nettoyage et conservation des aliments	Habitudes et préférences
	Changement de vie	Stabilité Prévisibilité	Temps des aliments et risque de gaspillage alimentaire	
		Proximité		

Nous avons vu dans le chapitre « Cadre théorique » que les pratiques se composent d'activités routinières, dont les performances requièrent des compétences spécifiques. Elles ont aussi des standards ou des normes sociales : comment les individus croient devoir manger ou fournir de la nourriture à leur famille/ménage (Bisogni *et al.*, 2005, page 286). Pour chaque étape nous aborderons les activités liées au panier afin de soulever ce qu'elles exigent des abonné.e.s au quotidien. Nous allons aussi nous pencher sur de potentielles barrières que la vie quotidienne des abonné.e.s pose aux activités liées au panier. Il s'agit d'avérer si le panier est compatible, se substitue ou entre en compétition avec les autres activités quotidiennes des abonné.e.s. Quand l'abonné.e décide de s'inscrire à un panier, quelles activités cela implique d'adopter ? Quelles compétences (savoir-faire) ces activités requièrent-elles des participant.e.s ? Quels standards emploient-il.elle.s pour évaluer leurs performances individuelles ?

#### 4.3.1 Adoption

##### Trajectoires et socialisation

Dans sa recherche sur la consommation responsable chez les jeunes, Jacques (2009) cherche à retracer les trajectoires qui ont mené ses participant.e.s à consommer des aliments biologiques et équitables à partir du concept de socialisation<sup>33</sup>. Elle identifie des agents déterminants de socialisation dans cette orientation des jeunes vers la consommation responsable, à savoir : la famille, les pairs, les médias et les établissements d'éducation. Chez nos participant.e.s, on peut constater que ces mêmes étapes de vie sont parfois mentionnées afin d'expliquer comment est né l'intérêt pour les thématiques sociales et environnementales liées à l'ASC. L'éducation familiale et les études, par exemple, sont citées par une participante, qui est technicienne en environnement.

Et l'alimentation saine, de l'alimentation locale, biologique et tout ça, ça a toujours fait partie de mes préoccupations personnelles, le fait que j'étudie entre autres en environnement, que ça m'intéressait beaucoup, que mes parents m'ont transmis aussi cet amour de la cuisine, de l'alimentation saine et tout ça. 31F2

On peut aussi observer l'importance de certaines expériences vécues dans la trajectoire des participant.e.s, telles que le bénévolat et des expériences professionnelles, qui sont notamment en lien avec le milieu de l'agriculture et l'alimentation. La pratique de l'agriculture urbaine est mentionnée par une participante (31F2) comme un déclencheur qui la mène à vouloir non seulement mieux s'informer sur les thématiques de l'agriculture, mais aussi à s'engager activement dans ces pratiques en milieu rural. Les expériences de travail à la ferme décrites par deux abonnées (31F2, 38F4) leur ont permis de rapprocher les thématiques agricoles de leur réalité. Le changement de mentalité qui découle de ces expériences est décrit comme un changement sans retour, qui a comme conséquence l'adoption du panier.

### **Fenêtre d'opportunité**

Les consommateur.ice.s changent leurs pratiques alimentaires lors de tournants dans leurs vies, expliquent Plessz *et al.* (2016) et Bisogni *et al.* (2005). On cite maladies, mariages, divorces, naissance du premier enfant, décohabitation parentale<sup>34</sup> et mise en couple, ainsi qu'éducation supérieure de même que le travail. Durant ces moments charnières, les consommateur.rice.s sont forcés de reconsidérer leurs

---

<sup>33</sup> Définition de « socialisation », telle qu'elle se retrouve dans le Dictionnaire des sciences sociales (J.F. Dortier, 2013) : la socialisation désigne le processus par lequel les individus intègrent les normes, les codes de conduite, les valeurs, etc. de la société à laquelle ils appartiennent.

<sup>34</sup> Définition de « décohabitation », selon le [dictionnaire en ligne](#) La langue française : action de cesser de cohabiter au même domicile.

ressources, leurs compétences et leurs standards (Bisogni *et al.*, 2005). En effet, quelques participant.e.s de notre échantillon mentionnent adopter le panier lors de changements dans leurs contextes personnels de vie. Le ménage qui se transforme est un de ces changements. Une abonnée explique que « cela concordait en termes de famille avec un nouvel enfant, un premier enfant, la constitution de la famille » (39F4). Une autre (38F4) raconte qu'elle a emménagé avec son compagnon et qu'ils allaient être une plus grande famille avec plus de moyens, ce qui l'a amenée à les abonner. Des situations de déménagement apparaissent aussi liées à l'adoption du panier. Une abonnée (39F4) mentionne son arrivée au Canada, depuis la France et les différences entre les façons de faire l'épicerie d'un pays à l'autre. Elle a donc trouvé dans le panier une solution qui correspondait à ses nécessités particulières. Une autre abonnée (56F2) explique qu'en déménageant de Montréal, où elle fréquentait des marchés publics, en banlieue (Sainte-Julie), le panier est devenu sa solution pour acheter directement des producteur.rice.s avec la fréquence qu'elle souhaitait. Enfin, une abonnée (29F1) mentionne le fait de savoir qu'elle allait rester un hiver complet à Montréal ; une incertitude à ce propos constituait auparavant pour elle une limite à son adoption du panier.

Comme nos entretiens se sont déroulés durant l'été et l'automne 2020, c'était après le début de la pandémie de COVID-19, ce qui a eu un impact sur la situation de plusieurs de nos abonné.e.s. Quelques-un.e.s mentionnent le fait « d'être à la maison », tant pour désigner le télétravail que la situation d'isolement social, comme un élément important du contexte de leur adoption du panier. Une abonnée (42F2) explique que c'est en voyant les tablettes se vider au marché, ainsi qu'en observant les commerces de proximité ne pas respecter la distanciation sociale, qu'elle a pris la décision de faire le saut. Elle décrit ce moment comme celui où elle s'est finalement assise pour voir comment ça marche et s'organiser avec son ménage. Une autre abonnée (38F4) mentionne que le contexte l'a menée à vouloir agir pour encourager une économie durable selon elle. On peut noter que ressort de ces témoignages l'idée d'une certaine fenêtre d'opportunité, que représentent le changement de la routine, ainsi que la préoccupation générée par le contexte de la pandémie.

### **Choisir – et négocié**

Le choix de la ferme et du site de collecte se fait en fonction de la proximité, des horaires, du système de provision alimentaire – notamment de la flexibilité – et de l'offre alimentaire – la variété, par exemple. Ce moment nécessite un certain effort de planification, de prise de décision et de coordination. Le



témoignage de l'abonnée 38F4 illustre bien ce point : en sachant qu'elle mange plus de légumes que les enfants et son conjoint, elle a même, lors d'un autre moment de l'entretien, mentionné un moment de « négociation » lors de l'adoption du panier, où la famille s'est réunie pour voir les quantités et types de fruits et légumes que tous.te. seraient disposés à manger.

Ça correspondait clairement à mes habitudes alimentaires. En tout cas, pour ma part. Dans la famille, ce n'est pas encore quelque chose qui est tout le temps... les enfants ne sont pas encore, en tout cas les enfants que nous avons, mangent des légumes, mais n'en mangent pas dans des quantités dans lesquelles moi, en tout cas j'en mange. Il y a l'idée, c'est ça aussi, de promouvoir une alimentation saine. Mais moi d'abord, j'avais besoin de ça. Moi, je mange beaucoup de légumes. 38F4

#### 4.3.2 Collecte du panier

La détermination d'un moment spécifique pour collecter le panier se trouve mentionnée par 10/16 abonné.e.s comme une contrainte à gérer (26F2, 26H4, 29F1, 30F3, 31F3, 32F1, 38F4, 40F1, 47F1, 61F4). Sept abonnées mentionnent le fait de déterminer un moment spécifique pour collecter le panier comme une contrainte susceptible de décourager de potentiel.les. nouveaux.elle.s abonné.e.s (26F2, 29F1, 31F2, 31F3, 38F4, 40F1, 61F4). Nous avons constaté que la collecte du panier entre particulièrement en conflit avec deux activités structurantes de la vie quotidienne : le travail, d'une part, puis de l'autre, les vacances et les voyages.

##### 4.3.2.1 Concilier la collecte du panier avec son travail

En ce qui a trait au travail, des questions liées aux horaires de travail sont mentionnées : la flexibilité des horaires, les heures de sortie et la stabilité ou le changement fréquent des horaires de travail, d'une part. De l'autre, des enjeux et des situations d'exception en relation avec le travail, telles que le télétravail, le congé de maternité et la retraite, ressortent également des témoignages.

#### **Flexibilité des horaires de sortie**

L'heure de sortie du travail apparaît comme un élément de préoccupation pour les abonné.e.s, qui ont peur d'arriver en retard pour la collecte du panier. Trois abonné.e.s mentionnent que des horaires plus flexibles au travail facilitent la tâche de collecte du panier (31F3, 32F1, 38F4). En effet, dans les cas où les horaires de la collecte du panier sont fixes, avoir des horaires flexibles au travail soulage l'abonné.e d'une conciliation qui n'est pas toujours évidente, comme l'illustre le témoignage ci-dessous.

Parce qu'il faut être disponible au moment où le panier... mettons que nous, c'est le mardi, de 5 h à 7 h et demi. Il faut être disponible pour aller le chercher. Fait que déjà ça, il faut s'adapter. Là, en ce moment, j'ai un emploi qui est vraiment flexible, fait qu'il n'y a pas de problèmes. Je travaille de la maison, fait que ça va bien. Mais il y a eu un moment où je travaillais, puis j'arrivais un peu à la dernière minute des fois. Parce que mon horaire était moins flexible. Fait que c'est ça, il faut être disponible et un peu flexible. 31F3

Par contre, si les horaires sont fixes, cela peut aider à « forcer » le participant à arriver à l'heure, dans les cas où l'heure de sortie correspond bien à la plage horaire de la collecte. Le moment de la collecte — le jour et l'heure — est un facteur de choix du point de chute pour trois abonné.e.s (32F1, 42F2, 47F1). Une question qui apparaît est combien l'emploi de l'abonné lui permet de décider de ses propres horaires — et en particulier, de ses heures de sortie.

Au niveau des horaires, c'était des horaires flexibles. On peut commencer à l'heure qu'on veut le matin et finir à l'heure qu'on veut le soir, donc on faisait nos huit heures. Au début, c'était un peu compliqué, mais après, les paniers de légumes m'imposaient et me permettaient de me forcer à sortir du travail à l'heure décidée et à ne pas étirer les horaires. 32F1

### **Stabilité des horaires de travail**

Une autre question importante est celle de la stabilité des horaires d'une période à une autre — par exemple, la session, le semestre ou l'année.

Mais là je suis très chanceuse de travailler à la maison parce que sinon, j'aurais été au cégep de huit heures le matin à neuf heures et demie le soir parce que j'ai pris deux cours espacés, fait que j'aurais pas pu jamais aller chercher mon panier. Fait que ça aurait pu vraiment devenir problématique. Fait que je suis très chanceuse en ce moment, bien je pense à cause de la pandémie. 29F1

### **Des solutions possibles**

Quelques solutions sont mentionnées pour faciliter la conciliation entre la collecte du panier et les autres trajets, notamment ceux liés au travail. Une abonnée mentionne par exemple que des plages horaires de collecte plus longues facilitent la tâche, car elles permettent une certaine flexibilité (32F1). Deux abonnées mentionnent que leur fermier.ère leur offre la possibilité de chercher leur panier dans un autre point de chute, un autre jour avec un autre horaire, si elles ne sont pas disponibles leur jour de collecte habituel (56F2, 61F4). La proximité de la résidence est mentionnée par trois abonnées dans le gain de temps pour

le trajet de la collecte (42F4, 51F4, 56F2). On peut donc en conclure qu'avoir plusieurs options de points de chute à proximité de la résidence avec leurs jours et horaires respectifs, qu'ils soient de fermes différentes ou d'une même ferme, facilite l'intégration de la collecte dans le quotidien des abonné.e.s.

### **Situations de travail exceptionnelles**

Enfin, trois situations exceptionnelles liées au travail sont mentionnées : le télétravail, le congé de maternité et la retraite. En ce qui concerne le télétravail, quatre abonné.e.s (26H4, 29F1, 30F3, 56F2) mentionnent que le télétravail est un facteur qui facilite le trajet pour la collecte du panier. Notamment pour deux raisons : la proximité du point de chute de la résidence de l'abonné.e, le fait que le télétravail permet plus de flexibilité et disponibilité. Le congé de maternité et la retraite sont mentionnés par deux abonnées pour les mêmes raisons.

#### **4.3.2.2 Concilier la collecte du panier avec des vacances et voyages**

Les vacances et voyages sont l'activité personnelle qui semble entrer le plus en compétition avec la collecte du panier. Six abonné.e.s mentionnent leurs vacances comme un élément à prendre en considération lors de la gestion de la collecte du panier (31F2, 31F3, 32F1, 38F4, 40F1, 42F4). Quatre d'entre eux.elles évoquent la nécessité de prévoir leurs absences à l'avance, puis de prévenir les fermier.ère.s afin qu'il.elle.s puissent s'organiser et même, si nécessaire, faire la distribution des paniers à un autre moment (31F2, 31F3, 38F4, 42F4). Une abonnée mentionne même que durant son absence, elle demandait à ce que quelqu'un fasse la collecte à sa place afin de ne pas perdre son panier (32F1).

Figure d'exception, une abonnée mentionne les vacances comme le moment parfait pour débiter une première saison, car elle a du temps libre pour adopter le panier (51F4). Une autre abonnée mentionne qu'elle est normalement davantage disponible la fin de semaine. Alors, elle a choisi ce moment pour faire sa collecte — néanmoins, quand elle part en voyage, cela pose problème (32F1).

### **Solutions possibles**

Quelques changements apportés par les fermier.ère.s eux-mêmes sont mentionnés comme des solutions qui facilitent cette conciliation. Lorsque les fermier.ère.s donnent la possibilité de reprogrammer un ou plusieurs paniers à l'avance, il.elle.s permettent aux abonné.e.s. de mieux gérer leurs disponibilités. Une

abonnée (40F1) mentionne qu'elle a l'option de concentrer les paniers qu'elle n'a pas pu chercher en raison de ses vacances à la fin de la saison, tandis qu'une autre mentionne la possibilité de choisir dès le début de la saison un nombre total de semaines réduit — une « saison écourtée », selon elle (42F4). Tous ces possibles changements dépendent, cependant, du temps d'avance avec lequel l'abonné.e est capable de planifier ses vacances, et de la flexibilité des fermier.ère.s face aux imprévus posés par les circonstances des abonné.e.s, comme l'illustre le témoignage ci-dessous.

Mais j'essayais de savoir un peu comment ils étaient flexibles là-dedans. Parce qu'avec le confinement et tout ça et mon arrivée dans le milieu professionnel, je ne savais pas exactement quand est-ce que j'allais être en vacances et donc, peut-être poser des vacances et donc ne pas prendre de panier peut-être cette semaine-là. Donc j'ai regardé sur leur site puis tout correspondait. 38F4

Un autre point qui est mentionné est la flexibilité de fonctionnement du point de chute. Selon deux abonnées, un fonctionnement dans lequel l'abonné.e a une totale liberté pour définir les quantités et types d'aliments qu'il.elle va emporter a normalement amène une certaine flexibilité quant à la fréquence de collecte des abonné.e.s, ce qui permet quelques absences sans problèmes. Cela aide également à prévoir des quantités réduites afin de préparer la sortie en vacances.

#### 4.3.3 Planification des repas

##### **Planifier l'alimentation**

Les abonné.e.s de notre échantillon mettent de l'avant la nécessité d'avoir des compétences d'organisation dans la gestion quotidienne des aliments — ceci signifie surtout une certaine prévoyance de l'alimentation du ménage, ainsi que des efforts de coordination. Six abonné.e.s mentionnent définir une liste de courses après avoir vu les produits du panier (30F3, 31F2, 39F4, 40F1, 51F4, 61F4). Parmi ceux.celles-ci, deux mentionnent se baser sur la liste envoyée par l'infolettre de leurs fermier.ère.s (30F3, 51F4) et deux mentionnent faire cette définition après la collecte du panier (31F2, 39F4). Une abonnée mentionne faire spécifiquement une liste d'épicerie (40F1) et trois abonnées mentionnent qu'elles font un menu de la semaine avec une liste de recettes (26F2, 30F3, 61F4).

##### **Faire les courses autrement**

Un élément qui émerge de ces témoignages est l'idée d'un changement de la logique usuelle de planification alimentaire. La gestion quotidienne des aliments dans le cadre d'une consommation en ASC se distingue de celle qui vient de la consommation traditionnelle, car les abonné.e.s se basent sur les aliments du panier pour prévoir ce qu'ils.elles mangeront durant la semaine et faire leurs listes d'épicerie. C'est un renversement de l'approche habituelle, c'est-à-dire de choisir des recettes et se procurer les ingrédients nécessaires pour les préparer. Une abonnée qui avait déjà l'habitude de la planification alimentaire mentionne avoir fait « preuve de flexibilité » pour se laisser guider par les aliments disponibles du panier (61F4).

Un autre aspect qui apparaît dans les témoignages est le cas d'abonné.e.s qui avaient justement une approche moins planifiée dans leurs courses avant d'adopter le panier. Il les contraint, en quelque sorte, à changer leur approche usuelle. L'abonnée 31F2, par exemple, mentionne faire une épicerie plus ciblée en se basant sur les recettes possibles avec les aliments du panier. L'abonnée 42F2, par exemple, affirme qu'elle allait acheter un peu tous les jours, mais qu'avec le panier, elle va s'organiser et acheter juste si elle a besoin. De même pour l'abonnée 47F1 qui avait l'habitude de faire plusieurs achats de fruits et légumes en petite quantité et maintenant va essayer juste de compléter le panier. Le panier devient donc un élément structurant de la planification alimentaire, comme l'illustre le témoignage de l'abonnée 40F1, qui parle de l'élimination de certains « réflexes » usuels au moment de faire l'épicerie.

L'autre aménagement, c'est que tout l'hiver, on a le réflexe d'aller faire l'épicerie. Là le panier bio arrive puis t'as encore le réflexe d'aller faire l'épicerie. Fait qu'au début t'as toujours trop d'affaires puis t'en achètes trop, fait qu'il faut vraiment aussi moins faire l'épicerie, ou le faire différemment, ou attendre que le frigo soit à moitié plein de fruits et légumes avant d'y retourner. 40F1

### **Diminution des achats à l'épicerie**

En ce qui concerne les achats à l'épicerie, il y a complémentarité et compétition avec le panier, selon la situation. Le panier ne se substitue jamais totalement à l'épicerie. 10/16 abonné.e.s mentionnent diminuer leurs achats à l'épicerie durant la saison du panier (26H4, 30F3, 31F2, 32F1, 38F4, 40F1, 42F2, 47F1, 51F4, 61F4). Surtout, ces abonné.e.s vont acheter moins de fruits et légumes. Un abonné dit acheter moins de plats rapides et produits transformés durant la saison du panier (26H4), car les aliments du panier se substituent à ces types d'aliments.

Cette diminution des achats à l'épicerie se également reliée à l'idée de « faire avec » ce qu'il y a dans le frigo ou dans le panier. Cinq abonné.e.s mentionnent l'idée de regarder ce qu'il.elle.s ont chez eux.elles pour chercher à tout intégrer dans des recettes (26F2, 31F3, 32F1, 40F1, 47F1). Ils associent cette idée à un sentiment de frugalité, de défi personnel et de créativité dans la cuisine. Quatre abonné.e.s mentionnent que plutôt que de partir de recettes existantes, il.elle.s improvisent ce qu'il.elle.s feront sur le coup (26H4, 29F1, 32F1, 47F1). Cette façon de faire se lie avec une approche plus ludique de la cuisine pour ces abonné.e.s. — le goût de se mettre à l'épreuve et le plaisir de la découverte associée à la créativité culinaire. Ce manque de planification est compensé par les compétences alimentaires et l'expérience de l'abonné.e. Ces compétences vont au-delà du simple répertoire de recettes : c'est aussi une espèce de « bon sens » culinaire, qui permet d'improviser pour intégrer la nouveauté, l'imprévu.

Je pense que c'est une question de savoir quoi faire. Comment ça se mange. Alors que dès que tu connais des bases, comment t'organiser, que t'aies une patate douce ou des patates, c'est la même chose. Tu sais ? Il y a certaines bases... 42F2

### **Compléter le panier**

Par contre, si le panier réduit les achats à l'épicerie, celle-ci est tout de même nécessaire à son adoption. Sept abonné.e.s. mentionnent faire des courses pour compléter le panier (26F2, 26H4, 30F3, 39F4, 40F1, 42F4, 47F1). Quatre abonné.e.s disent faire des courses pour compléter le panier avec des produits laitiers, viandes, pains ou aliments non périssables (31F2, 51F4, 40F1, 47F1). Trois abonné.e.s disent faire des courses pour compléter le panier avec d'autres fruits et légumes qui ne se trouvent pas dans le panier, car ils ne font pas partie de la culture du fermier.ère ou sont hors de saison (par exemple, des produits importés ou de serre) (26H4, 38F4, 42F4). Deux abonnées disent faire des courses pour compléter le panier spécifiquement avec des fruits, car il n'y en a pas dans le panier (30F3, 40F1). En effet, elles ont l'impression qu'il est difficile d'en trouver avec des fruits locaux, notamment car le Québec n'est pas un grand producteur de fruits, selon elles. Par contre, quatre abonné.e.s disent faire des courses pour compléter le panier avec d'autres fruits et légumes qui viennent en petite quantité dans le panier ou parce que le panier complet ne suffit pas aux besoins récurrents en fruits et légumes de la famille — c'est le cas notamment de deux ménages avec enfants (39F4, 42F4).

On va quand même au marché pour compléter parce qu'à quatre, avec les lunchs et tout, ça ne nous suffit pas forcément. 39F4

Les deux autres abonnées qui, elles, par contre, vivent seules, mentionnent acheter des fruits et légumes au moment où leurs « réserves commencent à diminuer » (40F1 et 47F1). Ces deux abonnées ont plus de quatre saisons d'expérience avec le panier, affirment cuisiner beaucoup et ont un discours très axé sur la nécessité d'avoir des compétences culinaires pour intégrer les aliments du panier. Ceci peut expliquer leur facilité à épuiser les aliments du panier, au point où elles doivent même en acheter davantage durant la semaine.

### **Le panier qui répond aux besoins en fruits et légumes**

Enfin, il y a cinq ménages qui se fournissent presque exclusivement en fruits et légumes avec le panier (31F2, 38F4, 47F1, 51F4, 56F2). Ces ménages ne sont pas seulement ceux de taille modeste ; il s'agit à la fois de ménages avec et sans enfants.

### **Efforts de coordination**

Le panier exige aussi des efforts de coordination, de la part des abonné.e.s, avec leurs réseaux sociaux et dans leur ménage. Six abonnées mentionnent que les membres du ménage se divisent les tâches relatives à la collecte du panier et à la cuisine (30F3, 31F3, 32F1, 38F4, 39F4, 61F4).

Donc on est une famille, on cuisine énormément. C'est surtout mon mari qui cuisine. Donc la gestion, c'est plus moi qui vais réfléchir aux recettes et tout ça. Et après, lui, il exécute. 39F4

Quatre participantes déclarent partager ou avoir partagé le panier avec des personnes de leur ménage ou de leurs réseaux sociaux, dans le cas de celles qui vivent ou ont vécu seules, afin de soulager le poids financier et se diviser la tâche de la collecte du panier (30F3, 31F3, 38F4, 47F1).

### **Des recettes pour diversifier l'alimentation**

Vu les caractéristiques des aliments qui normalement composent le panier - ce sont surtout des légumes locaux, qui sont devenus moins usuellement utilisés au Québec suite à la mondialisation alimentaire -, lors de l'adoption du panier, des abonné.e.s déclarent avoir dû s'adapter. Six abonné.e.s ont mentionné devoir faire des recherches de nouvelles recettes au début, car il.elle.s ne connaissaient pas certains aliments, ou encore parce qu'il.elle.s ne savaient pas comment les préparer, n'ayant jamais cuisiné avec ceux-ci auparavant (26F2, 30F3, 31F3, 32F1, 39F4, 40F1). Selon trois abonné.e.s, la recherche de nouvelles

recettes sert aussi à faire face à la répétition d'aliments durant plusieurs semaines, une caractéristique typique du panier, afin d'apporter un peu de variété (perçue) dans le plat (31F3, 39F4, 51F4). La figure ici-bas nous permet d'illustrer (avec humour) l'importance de ces compétences à chaque panier reçu par les abonné.e.s.

Figure 4-2 : Bande dessinée tirée de New Yorker, en août 2021 (« C'est la seule chose que j'aie pu faire de notre panier ASC cette semaine »).



*"It's the only thing that I could make out of the C.S.A. box this week."*

### **Nettoyage et conservation des aliments**

Huit abonné.e.s mentionnent des compétences de transformation et conservation des aliments. Il en ressort que, à partir du moment où l'abonné.e reçoit son panier, une véritable course contre la montre commence. Des techniques et compétences liées à la conservation des aliments s'avèrent ainsi nécessaires pour l'intégration efficace du panier. Des notions sur le temps que chaque aliment prend à périmer sont utiles pour définir quels aliments devraient être consommés avant. Ceci requiert nécessairement de considérer également la transformation et le rangement des aliments qui seront employés afin d'optimiser leur conservation. Le lavage (ou non) des aliments, leur transformation (comment couper, quand) et leur



stockage (lesquels congeler et comment) en sont des exemples. Trois abonnées mentionnent s'obliger parfois à congeler les aliments frais (31F3, 40F1, 51F4) ou cuisiner des plats prêts pour congeler, cas de deux abonnées (31F3, 47F1). Une abonnée mentionne maîtriser des techniques pour faire des conserves (31F3). Certains de ces efforts s'intègrent de telle façon dans les habitudes corporelles et mentales des abonné.e.s qu'ils ne sont plus ressentis comme un grand effort.

Mais c'est sûr que je le fais depuis longtemps, fait que pour moi, c'est plus une job tellement.  
40F1

### **Expiration et risque de gaspillage alimentaire**

Six abonné.e.s mentionnent devoir faire une priorisation afin d'éviter le gaspillage alimentaire — c'est-à-dire commencer par consommer ceux qui sont le plus rapidement périssables (29F1, 31F2, 31F3, 39F4, 40F1, 47F1), ce qui signifie aussi de faire le suivi des aliments disponibles. Le défi de se servir de tous les aliments avant qu'ils périssent est mentionné par huit abonné.e.s (26F2, 26H4, 32F1, 39F4, 40F1, 47F1, 51F4, 61F4). Le gaspillage alimentaire fait donc figure « d'anti-standard » pour une bonne performance de la pratique : c'est, dans les paroles des abonné.e.s, un potentiel résultat indésirable du panier.

#### 4.3.4 Préparation et consommation des repas

### **Le panier et les préférences alimentaires**

Quand l'abonné.e reçoit dans son panier des types particulier et des quantités définies d'aliments — ce qui n'est pas le cas de toutes les formules du panier, cela peut générer des inadéquations entre les nécessités du ménage et l'offre alimentaire du panier. Huit abonné.e.s mentionnent un excès d'aliments — par exemple, certains types de légumes qui viennent en grande quantité ou qui reviennent pendant plusieurs semaines consécutives (26H4, 30F3, 31F2, 31F3, 39F4, 42F4, 47F1, 51F4), et deux mentionnent une quantité insuffisante d'un type d'aliment spécifique (30F3, 39F4). La perception d'un excès ou d'un manque de légumes est surtout liée aux préférences alimentaires, quand il y a une incompatibilité avec les goûts et habitudes du ménage.

Puis je pense que le panier prend quand même une place significative des légumes que je mange dans mes repas que je me cuisine. Mettons que dans mes grosses épiceries, je m'achetais quand même des, surtout au début, car les premiers légumes des premiers paniers c'est beaucoup roquette, laitue, patates et oignons, donc j'achetais quand même des tomates,

concombres. Des trucs pas nécessairement de saison, qui ne poussent pas... bref, des légumes en plus de mon panier. Parce que je n'arrivais pas, je pense que je manquais de diversité dans les premiers paniers. 26H4

La perte d'une certaine variété dans leur alimentation est mentionnée par 10/16 abonné.e.s (26F2, 26H4, 29F1, 30F3, 32F1, 39F4, 42F4, 47F1, 51F4, 61F4). En effet, l'aspect restrictif du panier peut aller à l'encontre d'une spontanéité associée à l'alimentation, qui s'exprime par des envies gastronomiques variées, voire même exotiques. En effet, cinq abonné.e.s mentionnent des envies alimentaires spécifiques qui ne proviennent pas du panier (26H4, 32F1, 38F4, 40F1, 42F4).

Oh, il me semble que j'ai envie de me faire un toast aux avocats, ou comme un truc avec lequel j'ai été plus habitué de cuisiner. Là je vais plus me forcer à cuisiner mon navet, par exemple. 26H4

Il semble ainsi qu'il y aurait, par contre, des façons de manger qui seraient plutôt incompatibles avec les aliments propres au panier. Une abonnée (40F1) raconte qu'avant le panier, elle avait une diète dite « Québec des années quatre-vingt », qui était composée des aliments de base « steak, blé d'Inde, patates, tomates ». Une autre (51F4) mentionne son frère, qui a abandonné le panier, car il ne s'intéressait pas aux légumes qu'il recevait, puisqu'il mange de « façon plus classique ».

Les aliments du panier semblent s'intégrer parfaitement à certains régimes alimentaires et à certaines habitudes culturelles. Ce serait le cas des diètes où il y a, à la place d'aliments préparés, plutôt des aliments faits à la maison, ainsi que des diètes où les fruits et légumes ont une place importante. Enfin, c'est aussi le cas de diètes plus planifiées. Premièrement, une diète dans lequel les légumes occupent une place importante est mentionnée par huit abonné.e.s (30F3, 31F3, 38F4, 39F4, 42F4, 47F1, 51F4, 56F2).

C'est simple, on cuisine tout à 99 % à la maison. On n'achète à peu près aucun aliment transformé. Alors la partie que le panier occupe, c'est l'approvisionnement, peut-être, sérieusement, plus qu'à 90 % de la part de légumes dans l'assiette. Et on mange les légumes normalement, mais pas à chaque repas, pas au petit déjeuner, mais les autres repas, on mange au moins quelques légumes. Alors c'est pour ça qu'on a pu passer de deux paniers par mois à hebdomadaire, c'est qu'on se rend compte que de toute façon, ça s'intègre à nos repas. 56F2

Parmi ces abonné.e.s, on voit que cette diète s'associe avec le fait de délaissé les aliments transformés et préparés pour chercher du fait maison, et donc d'avoir l'habitude de beaucoup cuisiner, élément qui est mentionné par 12/16 abonné.e.s (26H4, 29F1, 30F3, 31F3, 38F4, 39F4, 40F1, 42F4, 47F1, 51F4, 56F2, 61F4).

Un autre élément qui apparaît est l'aspect structuré de l'alimentation. Cinq abonné.e.s mentionnent le nombre de repas, de plats ou d'accompagnements qui composent leur alimentation, ainsi que la fréquence de certains types de plats (38F4, 39F4, 42F4, 51F4, 61F4). Une abonnée (51F4) explique par exemple que, comme son mari vient d'Europe, ils ont l'habitude de faire un repas avec plusieurs plats : un légume cuisiné avec le principal, une salade et une soupe. Une autre va lier cet aspect structuré de l'alimentation aux besoins des enfants, comme suit :

On cuisine beaucoup pour des repas. Nous, c'est assez classique. C'est trois repas par jour. Les enfants, ils ont un goûter l'après-midi, mais vraiment, pas de... nous, il n'y a pas de grignotage, de collations, tout ça. Et puis, on n'achète vraiment pas de produits transformés, c'est rare. 39F4

La question de la non-consommation de viande, dans des diètes soit végétariennes, véganes ou « flexitariennes » par exemple, est également mentionnée par quatre abonné.e.s (32F1, 38F4, 39F4, 61F4). Ces diètes font non seulement, comme nous avons mentionné, une place importante aux fruits et légumes, mais elles peuvent avoir des aspects aussi particulièrement structurés, comme le démontre la citation ci-dessous.

Donc quand on a une alimentation végétarienne, il faut souvent prévoir. Tu ne peux pas arriver à 5 heures puis dire, bien là, je vais faire tremper mes pois chiches, et tout. Alors là, il y a toujours eu une planification des repas qui s'est fait à cause du végétarisme. Alors, on cuisine beaucoup. 61F4

### **Manger plus sainement et accepter la frugalité**

Huit abonné.e.s estiment que le panier les aide à manger plus sainement (26F2, 31F2, 38F4, 42F2, 42F4, 47F1, 51F4, 56F2) et trois abonnées mentionnent que le panier les incite à manger plus du fait maison, ce qu'ils considèrent plus sain (31F2, 38F4, 56F2). Parmi ceux.celles-ci, six associent la santé aux aspects local et bio du panier (26F2, 31F2, 42F2, 42F4, 51F4, 56F2). Neuf abonné.e.s mentionnent avoir découvert de nouveaux aliments grâce au panier ou d'avoir eu à cuisiner des aliments qu'il.elle.s connaissaient, mais n'avaient pas l'habitude de cuisiner (26H4, 30F3, 31F2, 31F3, 32F1, 40F1, 42F2, 42F4, 56F2). Il.elle.s associent cet effort à l'idée d'accepter la saisonnalité ainsi que de faire de la recherche et des adaptations pour mettre ces aliments en valeur. En effet, trois abonné.e.s témoignent avoir fait un effort conscient de changement des propres préférences alimentaires et « d'apprendre à aimer » certains aliments (31F2, 40F1, 47F1).

## **Compétition et complémentarité avec les sorties de loisir et au restaurant**

En ce qui concerne les sorties de loisir et au restaurant, il y a compétition et complémentarité avec le panier, selon la situation. Trois abonnées disent qu'elles vont moins au restaurant durant la saison du panier (31F3, 32F1, 40F1) et quatre disent que le choix de sortir manger peut générer un gaspillage des aliments du panier (26F2, 38F4, 40F1, 47F1). Une abonnée oppose les sorties à l'objectif de maximiser l'utilisation des aliments du panier (38F4).

Cependant, le restaurant est parfois mentionné comme une solution pratique afin de compléter le panier. Deux abonnées mentionnent aller au restaurant quand les aliments du panier sont épuisés, par exemple (32F1, 39F4). Cinq abonné.e.s indiquent chercher un plat en particulier pour le restaurant ou la livraison, tels que la pizza, les sushis et la poutine (pizza 26H4, 61F4, sushis 39F4, 61F4, poutine 38F4), deux abonnées disent parfois recevoir des livraisons (42F2, 61F4), et le café est également mentionné comme une sortie, une ou deux fois par semaine (40F1, 42F2) - une des abonnées l'appelle son « péché mignon » (40F1), par exemple, et l'autre en parle comme d'une façon de « couper la semaine » (42F2). Ces services alimentaires permettent donc d'apporter, dans le quotidien alimentaire, une variété de plats que le panier n'apporte pas.

Le restaurant et les livraisons sont mentionnés comme des occasions pour les rencontres sociales par trois abonnées (42F2, 47F1, 61F4) ou pour les célébrations pour une abonnée (26H4). Une abonnée mentionne qu'elle va surtout au restaurant pour des rencontres professionnelles (47F1), et une autre abonnée mentionne aller au café pour travailler (31F2). L'importance des sorties au restaurant pour les relations sociales des abonné.e.s peut compliquer l'adoption du panier, qui impose de sortir moins. Quelques-un.e.s créent ainsi des occasions sociales qui incluent le fait de cuisiner les aliments du panier, comme les pique-niques, mentionnés par deux abonné.e.s (26H4, 39F4) ou le fait de cuisiner des repas à la maison pour recevoir des amis, mentionné par une abonnée (47F1).

## **Investissement de temps**

Le temps consommé par la gestion quotidienne du panier est perçu différemment selon chaque abonné. Cinq abonné.e.s expriment qu'il.elle.s ne ressentent pas un changement brusque dans leur gestion du temps. Parmi eux.elles, trois estiment que c'est grâce à la proximité du point de chute (42F2, 56F2, 61F4) et deux estiment que c'est grâce au fait qu'il.elle.s avaient déjà l'habitude de cuisiner (26H4, 26F2).

Six abonnées estiment qu'en général, la gestion du panier prend beaucoup de temps (26F2, 31F2, 31F3, 39F4, 40F1, 61F4). Ceci est surtout dû au travail de transformation et de préparation dans la cuisine, pour trois abonnées (40F1, 31F3, 26F2), et surtout lié au temps de réflexion et d'organisation lié au panier, pour trois abonnées (39F4, 31F2, 61F4).

Il y a aussi le temps consacré à une certaine courbe d'apprentissage de la part des abonnés. En effet, l'acquisition de compétences est un processus plus ou moins long. Huit participant.e.s mentionnent une période d'adaptation au panier (26F2, 31F2, 31F3, 32F1, 39F4, 40F1, 42F4, 47F1), qui peut prendre plusieurs années. Elle est décrite par des termes tels que « apprentissage » et « recherche ». C'est une période où l'abonné.e cherche tant bien que mal à acquérir les compétences que le panier exige.

#### 4.3.5 Conclusion de cette partie

Est-ce que le fait d'avoir une certaine circonstance de vie rend la transition vers l'ASC plus aisée ? Et alternativement, est-ce que certaines croyances et circonstances des abonné.e.s rendent ce processus plus difficile ? Nous avons constaté que le panier semble mieux s'intégrer aux diètes composées d'aliments faits à la maison, aux diètes où les fruits et légumes ont une place importante et aux diètes plus planifiées. Nous avons également vu que les deux caractéristiques plutôt inflexibles du panier, à savoir, la collecte du panier et le fait de cuisiner les aliments qui composent le panier, entrent en conflit avec d'autres activités structurantes de la vie quotidienne. Nous avons également constaté que le panier semble mieux pouvoir s'insérer à un moment de la vie où le.la participant.e dispose d'un certain contrôle sur ses activités professionnelles et personnelles. Une routine stable semble être aussi plus favorable à son usage : par exemple, des horaires qui ne varient pas trop d'une période à une autre, ou la présence constante en ville se trouve davantage en adéquation avec la collecte en point de chute selon un horaire. Enfin, nous avons remarqué que les perceptions d'excès ou de manque de certains aliments dans le panier sont liés aux préférences alimentaires. Ce n'est pas seulement la quantité d'aliments qui détermine la capacité du ménage à intégrer les aliments du panier dans leur diète et leur vie quotidienne, mais bien des éléments que nous avons abordés, tels que les compétences d'alimentation et de gestion ainsi que les préférences alimentaires du ménage.

#### 4.4 Les relations entre le panier, les choix de consommation alimentaire et la mobilité quotidienne des abonné.e.s

Nous avons vu antérieurement l'importance de la collecte du panier pour structurer la vie quotidienne des abonné.e.s. Il s'agit ici de regarder cette activité dans une optique de mobilité en ville. Nous voulons répondre à deux questions. Comment les abonné.e.s intègrent-il.elle.s la collecte du panier dans leurs déplacements ? Quelles relations la collecte du panier entretient-il avec les choix modaux des abonné.e.s pour les déplacements alimentaires ? Nous avons constaté la présence dans nos données des deux types de trajets que nous avons abordés dans la revue de littérature : les enchaînements d'activités et l'aller-retour.

##### 4.4.1 Enchaînement d'activités

En ce qui concerne les déplacements avec lesquels les abonné.e.s enchaînent la collecte du panier, nous avons identifié les trajets suivants : le retour du travail, la sortie de loisir, les trajets en lien avec les enfants et les autres courses.

##### **Retour du travail**

Quatre abonnées font (ou ont fait, par le passé) la collecte du panier au retour du travail (32F1, 39F4, 42F4, 51F4) et trois abonné.e.s ont mentionné qu'il.elle.s feraient la collecte au retour du travail, hors du contexte de la pandémie (26H4, 29F1, 31F3). Dans tous ces cas, la collecte du panier est le dernier arrêt avant de rentrer à la maison. Parmi ces abonné.e.s qui ont effectivement mentionné le retour du travail, tous.te.s associent le mode de transport employé au mode employé lors du retour du travail (26H4, 29F1, 32F1, 39F4, 42F4, 51F4). Celui-ci peut donc changer selon le contexte, par exemple, si l'emplacement du travail ou de la résidence change.

##### **Sortie de loisir**

Ensuite, trois abonné.e.s mentionnent une collecte du panier qui précède ou suit une sortie de loisir (26H4, 32F1, 38F4). Un abonné profite de la présence d'un parc entre sa résidence et son point de chute pour y rencontrer des ami.e.s avant de chercher son panier (26H4). C'est donc un exemple de comment les structures présentes dans l'entourage du point de chute peuvent favoriser une collecte du panier plus agréable, associé à une sortie de loisir. Les deux autres abonnées mentionnent, au contraire, avoir dû faire

la collecte du panier avant leur sortie de loisir, ce qui leur a posé le problème logistique de devoir y amener le panier. Ce problème semble plus facile à résoudre pour l'abonné qui y va en voiture, ce qui lui permet de faire le stockage temporaire des aliments du panier, comme suit.

... Et puis ça m'est arrivé, je m'en rappelle, l'hiver dernier, d'aller chercher mon panier de légumes et d'aller à un rendez-vous après parce que je voulais y aller à pied ou en vélo et donc je me retrouvais quand même avec un gros sac à dos plein de légumes lourds à porter pour aller à un rendez-vous. 32F1

C'est ce qui est arrivé une fois. Ou parce qu'on avait autre chose après, donc on avait un autre événement après et on n'avait pas le temps de repasser à la maison, donc on avait pris une glacière puis on a tout mis dans une glacière, pour être sûr qu'ils [les légumes] conservent la fraîcheur. 38F4

### **Trajets des enfants**

Une abonnée mentionne qu'elle et son conjoint font en alternance la collecte du panier et profitent du trajet qu'ils font à pied pour chercher leur enfant à la garderie pour le faire. Ils prennent le panier au retour et amènent leur enfant au point de chute lors de la collecte (31F3). Dans ce cas spécifique, nous pouvons observer comment la localisation de la garderie — le fait qu'ils peuvent y aller à pied — impacte également le mode choisi pour collecter le panier. Cette même abonnée mentionne le fait qu'elle fait du télétravail comme un élément de flexibilité qui facilite cette gestion des horaires. Une autre abonnée mentionne faire la collecte du panier dans un trajet de retour du travail en y incluant un autre arrêt, dans ce cas, pour chercher les enfants à la garderie/école (42F4). Ici encore, le panier est le dernier arrêt du trajet. Cette abonnée estime que la voiture est nécessaire à ces enchaînements de trajets, pour une question de facilité et de gain de temps. Si elle a beaucoup de temps disponible, elle peut parfois passer à la maison avant et faire la collecte à pied. Ce temps disponible dépend de l'heure de sortie du travail ainsi que des heures de collecte du panier définies par les fermier.ère.s. Cette abonnée mentionne également amener ses enfants dans la collecte, car ils aident à transporter les légumes, mais aussi pour leur transmettre les valeurs associées à cette expérience, selon l'abonnée 42F4 l'explique ci-dessous.

Les enfants, en plus, je trouve que c'est une belle chose à transmettre à nos enfants. Moi, les enfants disent, ah, c'est nos produits du panier bio ? Ils sont contents de manger ça. On revient, on mange déjà les petites tomates en s'en venant, fait que c'est comme un petit rituel aussi. Ça fait partie de notre vie. Ils sont nés là-dedans. 42F4

Une question qui apparaît ici est aussi de savoir si les différents points de chute existant à Montréal disposent d'infrastructures favorables à la présence des familles et de leurs enfants — par exemple, des espaces verts et piétons, afin de transmettre un sens de sécurité aux ménages qui enchaînent leurs trajets. Selon un article de Chiche et Lachapelle (2021), publié dans *The Conversation*, il semblerait que, comme la plupart des points de chute n'ont pas bénéficié d'un appui de la Ville de Montréal, ceux-ci occupent des espaces plutôt improvisés. Pourtant, selon leurs recommandations, « certaines structures pourraient être disposées — telles que des sentiers, tables, ombrage, accès, dans des parcs ou dans des lieux d'animations estivaux », qui seraient plus favorables à cette dimension de rencontre sociale de la collecte (Chiche et Lachapelle, 2021).<sup>35</sup> En effet, sept de nos abonné.e.s mentionnent apprécier les aspects de convivialité du point de chute, tel qu'illustré par la citation ici-bas.

Le moment d'aller chercher le panier pour moi, c'est toujours quelque chose d'agréable. Je le fais pas à reculons parce que je m'entends super bien avec les fermier.ère.s. Ils ont à peu près mon âge. J'aime bien avoir des nouvelles d'où est-ce qu'ils en sont avec la ferme. Les gens qui sont là, les familles qui viennent chercher leur panier aussi, c'est des gens qui nous ressemblent un peu, qui sont contents d'aller là avec les enfants, qui sont de bonne humeur. Donc c'est un moment qui est toujours joyeux, en fait, dans la semaine. Donc moi j'y vois surtout des avantages. 31F2

---

<sup>35</sup> <https://theconversation.com/du-fermier-au-citadin-la-pandemie-accelere-lagriculture-soutenue-par-la-communaute-153607> Consulté en Mars 2022.



Figure 4-3 : Photo prise par Axel Chiche à Montréal, tirée de l'article de La Conversation<sup>36</sup>.



## Courses

Enfin, deux abonné.e.s mentionnent associer la collecte du panier à des trajets liés aux courses. Une abonnée profite du trajet de la collecte pour faire d'autres courses, car son point de chute est un marché temporaire (47F1) — elle mentionne y « compléter » son panier, comme suit.

Moi aussi ce qui me plait beaucoup, c'est que le point de chute c'est le marché Angus, un marché temporaire, il ferme un bout de rue dans mon quartier. C'est un marché ouvert, les kiosques ont des mini chapiteaux, ils ont vraiment bien aménagé ça, ça fait un circuit. Contrairement au marché Jean-Talon, où on peut s'agglutiner. Donc ça me permet, en allant chercher mon panier, d'aller faire un tour, de pouvoir compléter... parce qu'il y a d'autres fermier.ère,s qui sont là, il y a du fromage et du pain qui sont là, donc en voyant ce que j'ai dans mon panier je peux compléter. Pour moi, ça me fait une sortie pour la semaine, et j'ai tout ce qu'il me faut. 47F1

---

<sup>36</sup> <https://theconversation.com/du-fermier-au-citadin-la-pandemie-accelere-lagriculture-soutenue-par-la-communaute-153607> Consulté en Mars 2022.

L'autre abonné ferait de même s'il avait obtenu le point de chute qu'il voulait initialement, car c'était le café où il achète son café (26H4). Les deux mentions concernent des courses qu'il est possible de faire au point de chute même. Ce sont des petites courses, spécifiques (fruits et légumes absents du panier, pain, fromage, café), vouées aux besoins d'une seule personne (l'abonné 26H4 vit en colocation).

Figure 4-4 : Point de chute de la Ferme Cadet Roussel, dans la boulangerie Coop Dans l'épicerie — photo prise par moi-même (en octobre 2020).



Il n'y a pas, dans nos données, de mention des enchaînements entre le trajet de la collecte du panier et le fait d'aller à d'autres établissements alimentaires. Une abonnée explique qu'elle ne fait pas d'autres courses, car c'est difficile de tout porter à pied — cela s'applique d'autant plus qu'elle est abonnée à un panier d'hiver, qui inclut surtout des légumes racine et est donc plus lourd, avec une fréquence mensuelle (29F1).

### **Motivations derrière les enchaînements d'activités**

Pourquoi les abonné.e.s optent-il.elle.s pour intégrer la collecte du panier à d'autres trajets ? Deux abonnées estiment qu'il est plus facile et rapide de faire des enchaînements de trajets en voiture lorsqu'elles reviennent d'une autre activité (42F4, 51F4). Deux abonnées mentionnent avoir davantage tendance à intégrer les trajets en hiver. La première explique qu'un aller-retour à pied lui paraît long et qu'elle ne se sent pas à l'aise pour faire du vélo en hiver (32F1). Elle mentionne aussi spécifiquement ses horaires de travail comme une contrainte qui la force à intégrer la collecte du panier dans son trajet de retour. La deuxième mentionne que c'est parce que son panier d'hiver est aux deux semaines (39F4).

#### 4.4.2 Aller-retour

Dans notre échantillon, 15/16 abonné.e.s mentionnent faire ou avoir fait des trajets d'aller-retour pour chercher le panier (26F2, 26H4, 29F1, 30F3, 31F2, 31F3, 32F1, 38F4, 39F4, 40F1, 42F2, 42F4, 47F1, 56F2, 61F4). Parmi eux.elles, 4 abonné.e.s disent faire un trajet d'aller-retour étant donné la courte distance entre le point de chute et leur maison (26F2, 26H4, 42F2, 42F4).

#### **Temps disponible**

La question du temps disponible pour pouvoir faire l'aller-retour est importante. Deux abonnées disent faire un trajet d'aller-retour grâce au temps disponible, car elles reviennent du travail et passent à la maison (32F1, 42F4). Une autre abonnée dit faire un trajet d'aller-retour, car elle n'a pas beaucoup de temps disponible pour faire autre chose considérant ses horaires de travail — elle donne un cours le matin et le soir (29F1). Enfin, 3 abonnées disent faire un trajet d'aller-retour, car, grâce à proximité du point de chute de leur résidence, ce déplacement prend peu de temps (« 20 minutes » 40F1, « 20 minutes en tout pour avoir les légumes de la semaine » 32F1, « deux minutes à pied », 42F2). De plus, 3 abonnées mentionnent que le télétravail rend la collecte plus facile, car elles sortent de leur résidence, qui est donc près du point de chute (29F1, 56F2), et aussi grâce à la flexibilité d'horaires (42F4).

#### **Modes de transport employés pour l'aller-retour**

En ce qui concerne les modes de transport employés, les transports actifs sont plus présents dans notre échantillon :

- Trois abonné.e.s estiment qu'il est plus facile de faire un trajet d'aller-retour à pied dû à la proximité du point de chute (39F4, 42F4, 47F1). Une abonnée mentionne le faire quand les conditions climatiques sont favorables (51F4). Une deuxième abonnée, qui a une voiture, mais circule plus en vélo ou en transport en commun, mentionne qu'à pied, elle doit faire un aller-retour, compte tenu de la lourdeur du panier (29F1).
- De plus, 3 abonné.e.s trouvent qu'il est plus facile de faire un trajet d'aller-retour en vélo étant donnée la proximité du point de chute (38F4, 47F1, 61F4). Cependant, une autre abonnée explique que pour elle, dû au poids des aliments, un aller-retour en vélo n'est pas possible (42F4).
- L'emploi de la voiture dans les trajets d'aller-retour apparaît dans notre échantillon comme une exception. Une seule abonnée estime qu'il est plus facile de faire un trajet d'aller-retour en voiture quand elle garde sa petite fille et doit l'emmener (61F4). Cette même abonnée mentionne également faire l'aller-retour vers le point de chute en voiture durant la saison d'hiver, car elle n'arrive pas à faire du vélo d'hiver.

#### 4.4.3 Motivations derrière les choix modaux des abonné.e.s

Ici, nous nous intéresserons aux choix modaux des abonné.e.s, non seulement lors de la collecte du panier, mais lors de tous leurs déplacements alimentaires. Est-ce que différentes raisons sont évoquées pour justifier l'emploi d'un mode de transport entre la collecte du panier et durant les courses en général ? Premièrement, les abonné.e.s qui utilisent les mêmes modes — qu'ils soient des modes actifs ou la voiture — pour le panier et pour les courses évoquent la même raison pour ces deux types de déplacement : la distance/proximité du point de chute ainsi que des établissements alimentaires. Le choix du vélo, spécifiquement, se fait pour des raisons qui se répètent également : le fait que le vélo permet un gain de temps ainsi que de parcourir de plus grandes distances.

Une autre question qui nous intéresse est la suivante : quelles sont les raisons pour lesquelles certain.ne.s abonné.e.s alternent l'usage de la voiture avec l'emploi des modes actifs pour les courses et pour le panier ? Qu'est-ce qui les motive à choisir un mode actif ? Nous avons identifié les types de raisons suivants : la coordination des activités, les conditions climatiques et infrastructures et les difficultés ou insécurités physiques liées aux modes actifs.

- En effet, la plupart des abonné.e.s motorisé.es qui considèrent chercher le panier à pied essaient de le faire, car il.elle.s considèrent que le point de chute se trouve près de leur résidence.

- En ce qui concerne les défis de coordination des activités, l'abonnée 42F4 emploie normalement la voiture pour ses courses. Elle va à pied collecter son panier, car la proximité du point de chute la convainc à le faire. Par contre, si elle est en chemin d'une autre activité dans l'horaire de collecte, ou n'a pas beaucoup de temps, elle opte pour enchaîner les trajets en voiture. Parfois, c'est aussi la raison évoquée pour les courses en général, mais d'autres éléments sont considérés également. De son côté, l'abonnée 61F4 explique qu'elle utilise le vélo pour l'ensemble de ses courses — sauf en hiver, car elle ne se sent pas en confiance. En ce qui concerne le panier, elle mentionne qu'elle va chercher le panier en vélo, mais opte pour la voiture si elle s'occupe de sa petite-fille et doit l'emmener avec elle. Nous pouvons supposer que ceci est dû à la distance du point de chute de sa résidence — qui est de 3,4 km.
- Ensuite, en ce qui concerne les conditions climatiques et les infrastructures, l'abonnée 47F1 explique qu'en hiver, quand la journée n'est pas belle, ou même en été, quand il y a des travaux dans le chemin de la collecte du panier, elle optait pour la voiture. De même, l'abonnée 51F4 prend normalement la voiture pour ses courses, mais considère aller le panier à pied quand il fait beau.
- Enfin, en ce qui concerne les questions de difficultés ou d'insécurités physiques liées aux modes actifs, l'abonnée 61F4 explique qu'elle n'adopte pas le vélo pour ses courses, car elle a du mal à tout porter. Ainsi, elle considère que le vélo ne peut qu'être associé à des courses plus modestes. Elle perçoit non seulement qu'elle fait une transition vers l'adoption du vélo, mais vers une autre façon de faire des courses, dans laquelle la fréquence des achats doit augmenter et les quantités doivent diminuer.

#### 4.5 Les relations entre les choix de consommation alimentaire et mobilité urbaine

Afin d'approfondir les liens entre les choix de consommation alimentaire et les choix de mobilité urbaine, nous avons croisé les modes employés et les types d'établissements alimentaires que les abonné.e.s de notre échantillon fréquentent en plus de l'ASC. Ainsi, afin d'identifier des comportements types dans ces activités, nous avons construit une typologie qui positionne les participant.e.s sur deux axes d'un plan cartésien. Cette typologie est basée sur le système de pondération décrit dans le chapitre 3.5 de la Démarche de recherche.

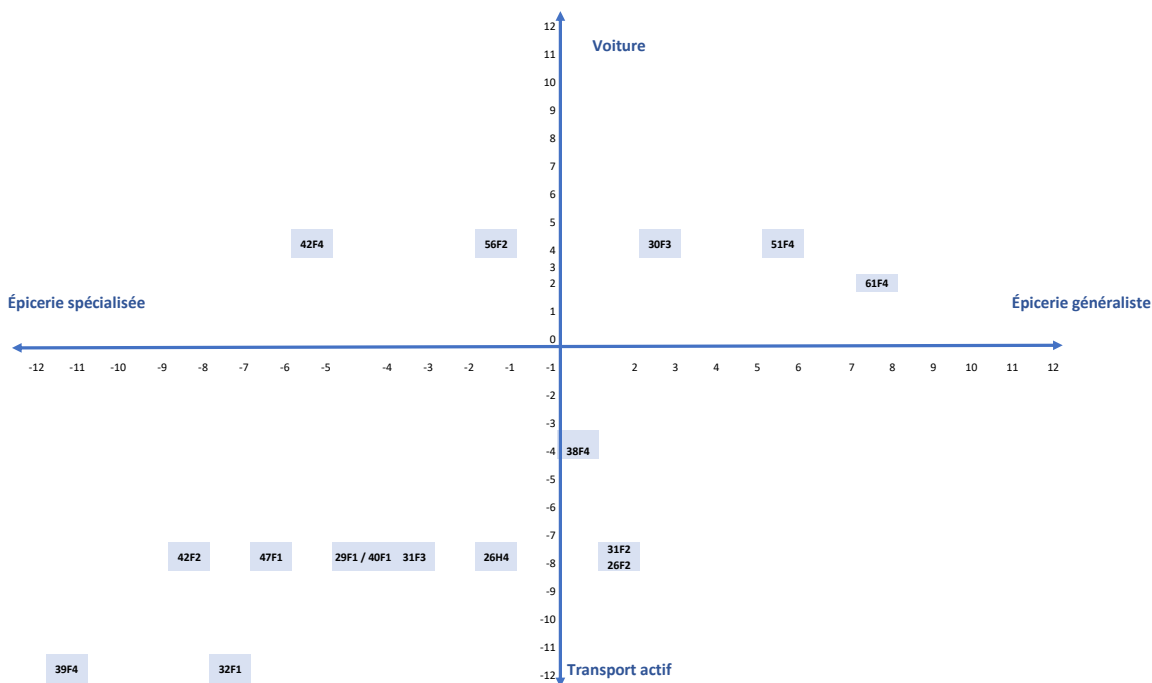
#### 4.5.1 Typologie - par type d'établissement et par mobilité

Nous avons obtenu les scores suivantes par abonné.e (Tableau 4-1), sur laquelle nous nous sommes basés pour faire le graphique ici-bas (figure 4-5). Les extraits des paroles des participant.e.s sur lesquelles ces scores se basent sont dans l'Annexe D.

Tableau 4-1 : Scores des participant.e.s sur les deux indicateurs

Abonné	42F2	39F4	40F1	31F3	29F1	32F1	42F4	56F2	47F1	51F4	30F3	61F4	31F2	26F2	38F4	26H4
<b>Consommation alimentaire</b>	-8	-11	-4	-3	-4	-7	-5	-1	-6	6	1	8	2	2	0	-1
<b>Mobilité</b>	-8	-12	-8	-8	-8	-12	4	4	-8	4	4	2	-8	-8	-4	-8

Figure 4-5 : Graphique représentant les types d'établissements alimentaires fréquentés en plus de l'ASC et modes de transport employés



**Des usages mixtes**

En observant le graphique, nous pouvons constater que, si des profils « extrêmes » sont présents dans notre échantillon — c'est-à-dire, ceux qui sont placés vers les extrémités diagonales du graphique —, nous avons également des profils plus « modérés ». Par exemple, ceux qui sont au centre de l'axe gauche-droite (établissements alimentaires) vont combiner différentes épiceries (nous allons voir ces combinaisons plus en détail par la suite). Un autre constat est que l'échantillon de notre étude n'utilise pas exclusivement la voiture pour ses achats alimentaires et pour la collecte du panier. Les ménages qui emploient la voiture n'ont pas obtenu une pondération maximale dans l'axe voiture/transport actif, soit parce qu'ils font une exception pour la collecte du panier en employant un mode actif, soit parce qu'ils font une exception pour certaines de leurs courses. Ainsi, ils ont tendance à faire un usage mixte des modes de transport dans leurs courses.

### Épicerie généraliste contre modes actifs ?

Dans l'axe gauche-droite (établissements alimentaires), nous pouvons aussi constater que le groupe qui combine l'épicerie généraliste avec les modes de transport actifs a des scores plutôt bas, dans la section de l'épicerie généraliste. Cela peut être simplement dû au fait qu'ils ont choisi, dans l'entretien, de ne pas mentionner spécifiquement de supermarchés ou grandes chaînes. Cependant, cela pourrait être aussi dû au fait que la fréquentation de ces lieux ne favorise pas le transport actif.

### Types d'abonné.e.s identifiés sur le graphique

Nous avons identifié quatre groupes d'abonné.e.s dans notre échantillon, en fonction de leur position dans les quatre sections du graphique. Nous allons maintenant détailler les pratiques et motivations de chacun des groupes ci-dessous (Tableau 4-2). La figure 4-6 nous permet de voir où résident les différents groupes de participant.e.s.

Tableau 4-2 : Groupes d'abonné.e.s selon les établissements fréquentés et les modes de transport employés.

<b>Les écolos motorisé.e.s</b>  42F4, 56F2	<b>Les nouveaux.iles adhérent.e.s</b>  61F4, 51F4, 30F3
<b>Les épicurien.ne.s de quartier</b>	<b>Les conventionnel.le.s actif.ve.s</b>

39F4, 42F2, 32F1, 40F1, 47F1, 29F1, 31F3, 26H4	26F2, 31F2, 38F4
--	------------------

**Lieu de résidence**

Figure 4-6 : Groupes d'abonné.e.s représenté.e.s sur la carte de Montréal, selon leurs quartiers de résidence.



**Légende**

- le type 1 (les épicurien.ne.s. de quartier) est vert
- le type 2 (écolos motorisé.e.s) est rouge
- le type 3 (les conventionnel.le.s actif.ve.s) est jaune
- le type 4 (les nouveaux.iles adhérent.es) est bleu

Nous pouvons observer que les groupes qui utilisent les modes actifs sont concentrés dans la même région, et ceux qui utilisent la voiture sont également concentrés dans une autre région. La figure 4-6 semble indiquer que le lieu d'habitation peut être déterminant pour ce que les abonné.e.s peuvent faire. Notamment, comme nous avons vu dans la section 4.4, la distance aux commerces alimentaires est

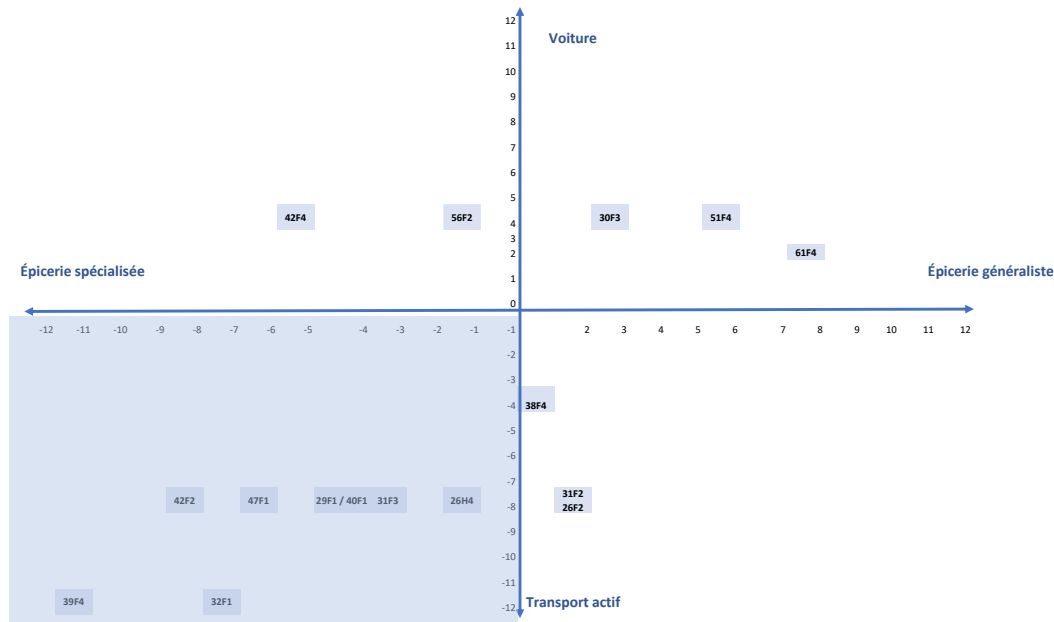


mentionnée comme un élément important dans la prise de décision. Ainsi, les quartiers qui disposent de plus de rues commerçantes pourraient être plus associés à un plus grand usage de modes actifs.

(1) Les épicurien.ne.s de quartier (39F4, 42F2, 32F1, 40F1, 47F1, 29F1, 31F3, 26H4)

Nous commençons par ce groupe qui est le plus nombreux. Les épicurien.ne.s de quartier (Figure 4-7) associent une préférence pour des établissements spécialisés avec l'emploi de modes actifs de transport. Nous les avons nommé.e.s ainsi, car pour les membres de ce groupe, les valeurs écologiques et la bonne alimentation vont main dans la main : manger durable, c'est manger sain, varié, frais et savoureux. Il.elle.s ont également tendance à rester dans leur quartier lors de leurs déplacements alimentaires. Ceci leur permet de ne pas employer de voiture. En effet, seulement une abonnée du groupe en possède une. On note aussi une tendance à vivre dans les quartiers centraux.

Figure 4-7 : Graphique avec le groupe « épicuriens de quartier » surligné



Parmi les témoignages de ce groupe concernant leur consommation alimentaire, les deux thématiques suivantes émergent : la recherche d'une alimentation responsable, d'une part, et les attributs de qualité des produits alimentaires, de l'autre. Tous les membres de ce groupe mentionnent que le panier leur permet de consommer du bio et du local, afin de générer des impacts sociaux et environnementaux

positifs (39F4, 42F2, 32F1, 40F1, 47F1, 29F1, 31F3, 26H4). Tous mentionnent également appliquer au moins un de ces critères à leurs achats alimentaires en général (39F4, 42F2, 32F1, 40F1, 47F1, 29F1, 31F3, 26H4). Le critère « local » est pris en compte par six abonnées, qui mentionnent fréquenter des marchés publics ou fermiers (29F1, 39F4, 40F1, 32F1, 42F2, 31F3). Trois parmi elles mentionnent aussi associer le terme au désir d'encourager les petits établissements qui composent l'offre de proximité de leur quartier (42F2, 29F1, 31F3).

D'habitude j'essaie vraiment plus d'encourager des petits commerces ou des commerces locaux quand je peux. C'est pour ça que je fréquente beaucoup les marchés l'été ou les petites épiceries spécialisées ou les choses comme ça. Fait que quand il n'y a pas de pandémie, c'est surtout ça pour encourager les gens, pour m'assurer qu'ils restent aussi. 29F1

La consommation en épicerie bio est mentionnée par 3 abonné.e.s. La recherche de chaînes alimentaires responsables est spécifiquement mentionnée par une abonnée concernant les industries de la viande et de la pêche, comme suit :

Du poisson, pas souvent, mais j'aimerais bien. Pour moi, je n'en mange pas beaucoup parce que c'est difficile aussi d'identifier des pêches responsables et de l'agriculture animale responsable aussi. Je pense que c'est vraiment important pour moi. 32F1

Enfin, 4 abonné.e.s mentionnent également faire de la consommation zéro déchet (40F1, 31F3, 29F1, 39F4). Ces critères du local, bio et zéro déchet s'avèrent parfois plus restrictifs, en ce qui a trait aux options offerts par les établissements accessibles aux abonné.e.s. En effet, dans le groupe des épicurien.nes de quartier, 2 abonné.e.s mentionnent même chercher à éviter l'épicerie conventionnelle, car elle ne correspond pas à leurs valeurs (26H4, 32F1).

Puis quand je suis chez moi puis je réalise qu'il me manque un petit truc, je descends sur mont total, il y a un genre de petite fruiterie. Avant d'avoir mon panier, j'essaie d'acheter le plus mes fruits et légumes là pour éviter le plus possible de donner mon argent à un Provigo, disons. 26H4

Sept abonné.e.s du groupe voient des avantages du panier qui sont liés à la qualité des produits : notamment, la possibilité de cuisiner avec de bons produits, frais, savoureux, ainsi que celle de connaître de nouveaux produits (39F4, 42F2, 32F1, 40F1, 47F1, 29F1, 31F3, 26H4). Cinq abonné.e.s du groupe mentionnent également chercher le même niveau de qualité dans leurs achats alimentaires en général

(32F1, 31F1, 42F2, 40F1, 47F1), au risque d'en acheter moins souvent, tel que mentionné par l'abonnée ci-dessous :

Il y a de bonnes boucheries puis je préfère acheter un peu de viande chère de temps en temps plutôt que d'en acheter tous les jours. 32F1

Trois abonné.e.s mentionnent même chercher à éviter l'épicerie conventionnelle, car elle aurait des aliments qu'ils considèrent de mauvaise qualité (31F1, 42F2, 40F1). L'abonnée 31F1 par exemple oppose sa recherche de qualité à la recherche de quantité, logique qu'elle considère prédominante en supermarché.

Parmi les sept abonné.e.s de ce groupe, six mentionnent fréquenter des marchés publics ou fermiers. 2 abonnées mentionnent le faire surtout en été. L'abonnée 32F1 utilise les marchés afin de stocker de grandes quantités d'aliments (ex. « affaires sèches ») afin d'éviter le plus possible d'aller faire l'épicerie. La même raison est évoquée par l'abonné 26H4 pour l'emploi des épiceries bio, mentionné par 3 abonné.e.s du groupe. Ensuite, quatre abonné.e.s mentionnent se servir des fruiteries — deux d'entre eux mentionnent le faire pour ajouter des ingrédients (« quand je réalise qu'il me manque un petit truc » 26H4). Quatre abonné.e.s mentionnent acheter en vrac, trois mentionnent fréquenter des boucheries, deux mentionnent des boulangeries, une mentionne une poissonnerie et une mentionne une fromagerie. L'abonnée 47F1 mentionne même faire un changement radical de son alimentation, dans le témoignage qui suit :

Le panier est devenu comme le cœur de mes habitudes. Parce qu'autrement... j'ai pris l'habitude pour tout le reste d'acheter un vrac et j'y vais, quand je vais à l'épicerie en vrac ou via NousRire, je vais acheter en grande quantité. Donc pendant plusieurs semaines, mon garde-manger est complet, j'ai mes huiles, mes légumineuses... il y a beaucoup d'aliments que j'ai éliminés de mon alimentation. Soit pour des raisons de santé soit pour tendre vers une alimentation végétarienne. Ou parce que ces produits-là sont difficilement accessibles en vrac. Donc je peux être pendant plusieurs semaines en ayant besoin uniquement d'aller chercher mon panier. Donc quand je reviens avec mon panier, je fonctionne avec ce que j'ai chez moi. Et quand mes réserves commencent à diminuer, je vais aller sporadiquement soit au supermarché soit retourner à l'épicerie en vrac ou dans une marche publique. Et c'est la que des fois je vais compléter des fois mon panier en fruits et légumes dans un de ces trois lieux-là. Donc le panier devient le cœur de mes habitudes. Puis je vais cuisiner avec ce que le panier va me fournir. (47F1)

En ce qui concerne les établissements conventionnels, différentes raisons sont mentionnées par les abonné.e.s, qui cherchent parfois plus à justifier l'emploi de ces établissements que celui des autres. Trois

abonné.e.s mentionnent se servir des supermarchés. Une abonnée (40F1) dit le faire exceptionnellement quand elle est fatiguée ou grippée. Un autre (26H4) explique qu'il y fait parfois de grandes épiceries, car pour son budget, c'est nécessaire. Enfin, deux abonné.e.s mentionnent l'épicerie en général, pour des produits spécifiques — dans le cas de 39F4, pour des produits laitiers et, pour 29F1, pour des choses qu'elle ne trouve pas dans « des commerces plus locaux ». L'impression que ces justifications donnent est que l'emploi des établissements plus conventionnels leur semble exceptionnel ou combler des besoins spécifiques auxquelles les autres établissements ne répondent pas. Enfin, une abonnée mentionne fréquenter son dépanneur « en bas de la rue » assez souvent.

Cette grande variété des établissements fréquentés signifie aussi du temps passé à faire des courses. Deux abonné.e.s mentionnent que leur style de consommation consomme beaucoup de temps. Mais, comme le suivant témoignage l'illustre, les principes et le plaisir de manger ont suffisamment de l'importance pour justifier cet investissement de temps.

Et puis, c'est sûr que je vais acheter tellement tout le temps mes choses à des endroits différents que la gestion est quand même assez complexe. Des fois, j'avoue que là, la rentrée dernière. Nous, on a fait la rentrée à l'école, les lunches. Oui, je pense que notre façon de faire l'épicerie et tout ça, ça demande beaucoup de temps. En plus de la cuisine aussi également. Donc on sait qu'on n'a pas la solution la plus simple, mais on est satisfait de bien manger. 39F4

Temps d'expérience avec le panier :

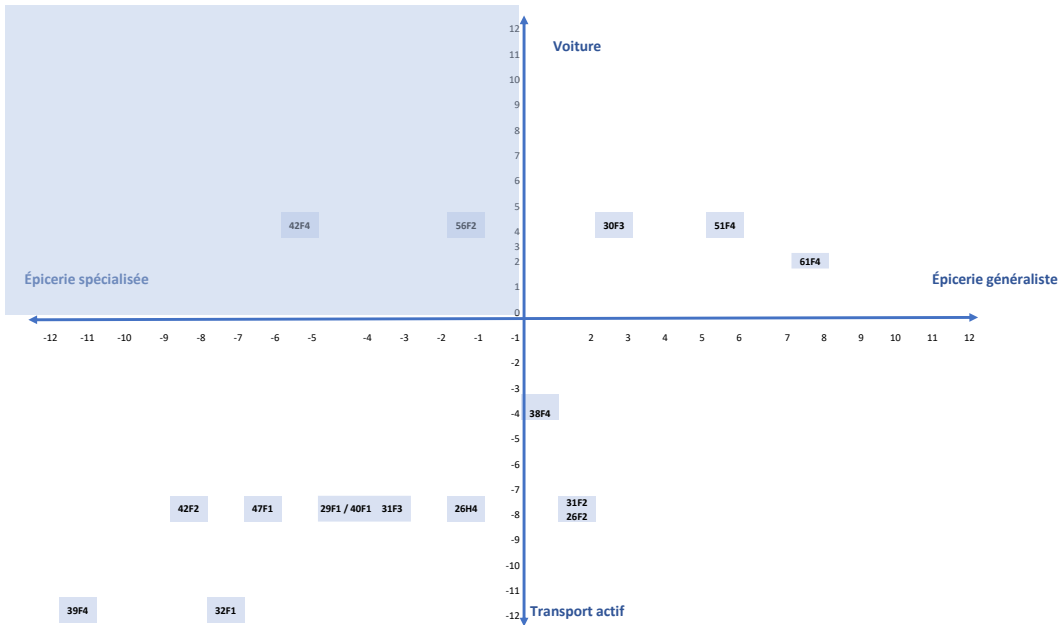
- 26H4, première saison (avant, elle a eu une expérience avec un panier de légumes moches)
- 39F4, plus de 5 saisons
- 40F1, plus de 5 saisons
- 31F3, plus de 5 saisons
- 32F1, entre 2 et 5 saisons
- 42F2, première saison (avant, elle achetait au kiosque des Bioloceaux, un regroupement de fermes du Réseau)
- 47F1, entre 2 et 5 saisons
- 29F1, première saison avec un panier fixe (avant, elle avait une carte prépayée de la ferme d'une amie qui fait partie du Réseau)

En ce qui concerne les modes employés pour les courses, cinq abonné.e.s mentionnent marcher pour faire leurs courses, et trois parmi eux.elles mentionnent la proximité des établissements. Cinq abonné.e.s mentionnent l'emploi du vélo : deux d'entre eux.elles pour couvrir des distances un peu plus longues, une d'entre eux.elles pour faire de grandes courses et une mentionne son humeur et la météo. Une abonnée (40F1) associe son emploi de modes actifs de transport – marche, vélo et transports collectifs au fait qu'elle n'a pas de voiture — elle mentionne spécifiquement employer les transports collectifs en hiver. L'abonnée 47F1 mentionne qu'avant de déménager à Rosemont, elle allait au marché Jean Talon en voiture. Comme elle a maintenant recours au panier d'été, dont le point de chute est le marché temporaire d'Angus, près de sa nouvelle résidence, elle a pu éliminer ce déplacement qu'elle faisait en voiture. Cependant, pour son panier d'hiver, elle a pris la voiture, car les conditions climatiques étaient défavorables et des travaux l'ont empêchée de prendre le transport en commun.

## (2) Écolos motorisé.es (42F4, 56F2)

Les écolos motorisé.es associent une préférence pour des établissements spécialisés avec l'emploi de la voiture (Figure 4-8). Nous les avons nommé.es ainsi, car comme pour le type 1, ces abonné.e.s appliquent à leur alimentation des critères liés à leurs valeurs sociales et écologiques, ainsi qu'à la qualité des aliments. Cependant, ces critères ne s'appliquent pas à leur mobilité, qui est davantage basée sur l'emploi de la voiture que celle du type 1. Parmi les témoignages de ce groupe concernant leur consommation alimentaire, les mêmes thématiques du groupe 1 émergent : la recherche d'une alimentation responsable — locale et zéro déchet — et les attributs de qualité des produits alimentaires. Cependant, nous verrons aussi que des questions liées à l'accès à cette alimentation seront évoquées pour justifier l'emploi de la voiture.

Figure 4-8 Graphique avec le groupe « écolos motorisé.es » surligné



Les deux membres de ce groupe mentionnent être abonnées au panier pour consommer du bio et du local, afin de générer des impacts sociaux et environnementaux positifs (42F4, 56F2). Elles mentionnent aussi appliquer les mêmes critères au reste de leurs achats alimentaires. Le critère du « local » est mentionné par les abonnées. Une de ces abonnées mentionne fréquenter des marchés fermiers/publics (56F2). D'un autre côté, l'abonnée 56F2 — il est important de mentionner — est la seule personne de notre échantillon qui habite en banlieue, près d'une région considérée rurale. Donc la plupart de ses déplacements sont en voiture, ce qui inclue son exploration des marchés fermiers et fermes de la région. L'abonnée 42F4 va combler ses besoins en fruits et légumes avec les paniers Lufa, qu'elle collecte en voiture, compte tenu des grandes quantités, ainsi qu'avec des petits marchés locaux. Elle associe également le terme « local » au désir d'encourager les petits établissements qui composent l'offre de proximité de son quartier. Ensuite, le critère du « zéro déchet » va également orienter les achats alimentaires de ce groupe, mentionné par une abonnée (42F4). Elle mentionne le groupe NousRire, un collectif de consommation en vrac, ainsi que des épiceries en vrac qui sont à proximité. Elle y va en voiture à cause du poids des contenants qu'elle amène. Enfin, de même que pour le groupe 1, dans ce groupe, elle mentionne chercher à éviter l'épicerie conventionnelle, car elle ne correspond pas à ses valeurs (42F4). Elle mentionne le supermarché exclusivement, car son conjoint « s'y déplace pour la liqueur ». L'abonnée 56F2, qui habite en banlieue, mentionne l'épicerie traditionnelle comme une composante de son alimentation : elle fréquente deux épiceries, et va à pied à celle qui est à distance de marche. Si elle doit quand même aller à l'épicerie plus

distante — et ce, malgré que, selon elle, le panier occupe « plus que 90 % de la part de légumes » de son assiette, on peut supposer que celle-ci doit avoir une offre plus variée d'aliments à sa disposition que l'épicerie située à distance de marche. Pourtant, elle cherche à composer ces épiceries dans son alimentation avec d'autres circuits, comme la boulangerie et les fermes de son entourage, comme nous avons vu.

Enfin, les deux abonnées de ce groupe voient des avantages du panier qui sont liés à la qualité des produits, qui leur permet de cuisiner avec de bons produits, frais, de qualité et qui goûtent bon, et connaître de nouveaux produits (42F4, 56F2). La qualité des produits est également associée par les deux abonnées du groupe à des préoccupations de santé (42F4, 56F2). On peut conclure à partir de ces données que l'alimentation ici est un enjeu central pour les abonnées de ce groupe.

Cependant, des défis logistiques et d'accès se posent parfois entre ces abonnées et les solutions alimentaires qu'elles recherchent : la distance des établissements, les conditions climatiques, des travaux dans la rue, les grosses quantités d'aliments à transporter et le poids des contenants du vrac. L'emploi de la voiture apparaît comme une espèce de « mal nécessaire » à la réalisation de cette alimentation considérée plus responsable et éthique. L'exemple de l'abonnée 42F4 est emblématique, car son témoignage démontre un engagement hors pair vers une alimentation responsable : ses courses sont composées exclusivement de solutions alternatives — le panier de l'ASC + le panier Lufa+ le vrac (NousRire et épicerie). Elle articule ces différentes sources d'approvisionnement de façon à satisfaire aux besoins de sa famille de 4 personnes, de telle manière que les courses semblent structurer sa semaine. La voiture apparaît comme un outil qui aide à simplifier la gestion de cette consommation alimentaire complexe. Elle lui permet notamment de faire de grands achats au vrac sans avoir besoin de faire plusieurs déplacements, comme l'illustre le témoignage ci-dessous :

Je me déplace, par contre, en voiture pour aller chercher mon panier Lufa qui n'est pas très loin, mais comme c'est souvent des grosses quantités, même en vélo, j'ai tenté, mais je suis trop chargée. (...). Pour ce qui est des denrées qui sont non périssables, je me les procure tous chez Aux pois verts. Et là je dois prendre ma voiture parce que j'amène mes contenants. Fait que j'y vais une fois semaine environ. (...) Parce que ça demande une organisation, je trouve, le vrac. J'y crois beaucoup sauf il faut planifier le nombre de contenants qu'on apporte, le nombre de sacs. Puis j'essaie de pas aller trois fois dans la semaine parce que sinon, ça devient pour moi compliqué. J'essaie de me déplacer une journée, tout faire mes emplettes. Donc généralement, ça se fait à la fin de la semaine. Par contre, mon panier Lufa est le lundi. Donc voilà. Le lundi, je me déplace en voiture à la fin de mon travail pour aller chercher le panier qui est livré à une pharmacie pas très loin. Ensuite le jeudi, je me déplace au panier bio

généralement à pied. Et ensuite de ça, le vendredi, comme aujourd’hui, je fais tout ce qui est vrac et je prends ma voiture. Mais je ne vais plus dans les supermarchés. (...). 42F4

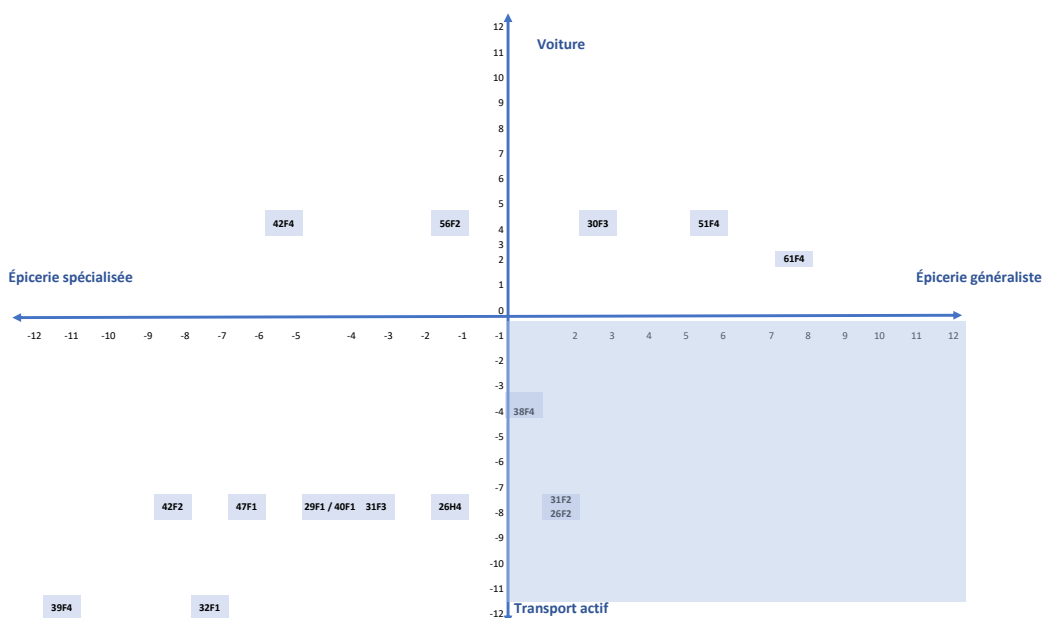
Temps d’expérience avec le panier :

- 42F4, plus de 5 saisons
- 56F2, première saison (avant de déménager vers la banlieue, elle fréquentait des marchés publics et pratiquait l’agriculture urbaine)

### (3) Les conventionnel.le.s actif.ve.s (26F2, 31F2, 38F4)

Les conventionnel.le.s actif.ve.s associent une préférence pour l’épicerie généraliste avec l’emploi de modes actifs de transport, notamment le vélo et la marche (Figure 4-9). Pour ces abonnées, le changement vers une alimentation plus durable passe surtout par le panier, qu’elles complètent avec l’épicerie conventionnelle. Par contre, elles cherchent à concilier ce recours à l’épicerie conventionnelle avec une mobilité active, d’où leur nom. Leur principal critère de choix alimentaire semble donc être la proximité, et moins le type d’épicerie.

Figure 4-9 : Graphique avec le groupe « les conventionnel.le.s actif.ve.s » surligné





Toutes les membres de ce groupe mentionnent être abonnées au panier pour consommer du bio et du local, afin de générer des impacts sociaux et environnementaux positifs (26F2, 31F2, 38F4). 2 d'entre elles mentionnent le faire aussi pour des préoccupations de santé (31F2, 38F4) et une pour l'aspect zéro déchet du panier (31F2). Deux autres mentionnent également voir des avantages du panier qui sont liés à la qualité des produits, qui leur permet de cuisiner avec de bons produits, frais, de qualité et savoureux, et connaître de nouveaux produits (31F2, 38F4). Cependant, elles mentionnent moins appliquer les mêmes critères au reste de leurs achats alimentaires. Les deux exceptions sont les suivantes. L'abonnée 31F2 mentionne pratiquer l'agriculture urbaine et l'abonnée 38F4 mentionne que son conjoint achetait directement chez une ferme qui livrait à son lieu de travail quand il en avait l'opportunité. Ainsi, on peut remarquer que les deux exceptions concernent des aliments et des initiatives similaires au panier en ce sens qu'ils connectent le/la consommateur/ice directement à la production de fruits et légumes. L'abonnée 38F4 mentionne aussi vouloir encourager les petits établissements qui composent l'offre de proximité de son quartier.

J'essaie de diversifier en fait, faire en sorte d'encourager plus de monde puis des petites entreprises. On essaie beaucoup. Puis du Québec. Local. Pour nous, c'est très important. En prenant les paniers, c'est vrai que je ne l'avais peut-être pas mentionné, mais c'est ça, c'est l'idée du local aussi, d'encourager les fermes d'ici, les gens d'ici. Donc local aussi, des fois dans notre quartier, on a aussi nos spots. Voilà. C'est un peu notre mode de vie, notre mode alimentaire en fonction. 38F4

La tendance du groupe, néanmoins, est de faire la majorité de leurs courses dans l'épicerie traditionnelle. L'abonnée 38F4 mentionne se servir beaucoup des petites épiceries à proximité de sa résidence, ainsi que d'une fruiterie, et que son conjoint va mensuellement chez Costco « pour les choses plus intéressantes pour la famille ». Tandis que les abonnées 26F2 et 31F2 mentionnent tout simplement compléter le panier à l'épicerie. De plus, aucune des abonnées du groupe n'exprime une vision critique par rapport à l'épicerie conventionnelle. Un élément mentionné par toutes les abonnées est la proximité des établissements, auxquels elles peuvent aller à pied. S'ils sont un peu plus lointains, elles y vont en vélo.

J'y vais à pied. J'ai tous les commerces vraiment à proximité de chez moi. C'est très rare que je me déplace dans un périmètre plus large pour faire des courses. 26F2

On peut donc constater l'importance de la proximité et de la mobilité active pour ce groupe – expression qui est même employée par l'abonnée 31F2.

Là depuis un mois, où on est dans la Petite Bourgogne, le point de chute se trouve plus loin de notre domicile. Donc j'ai pris l'habitude d'y aller en vélo. Et l'épicerie, pareil. C'est plus accessible en vélo qu'à distance de marche. Donc c'est ça la différence majeure. Donc c'est encore en mobilité active, en transport actif. 31F2

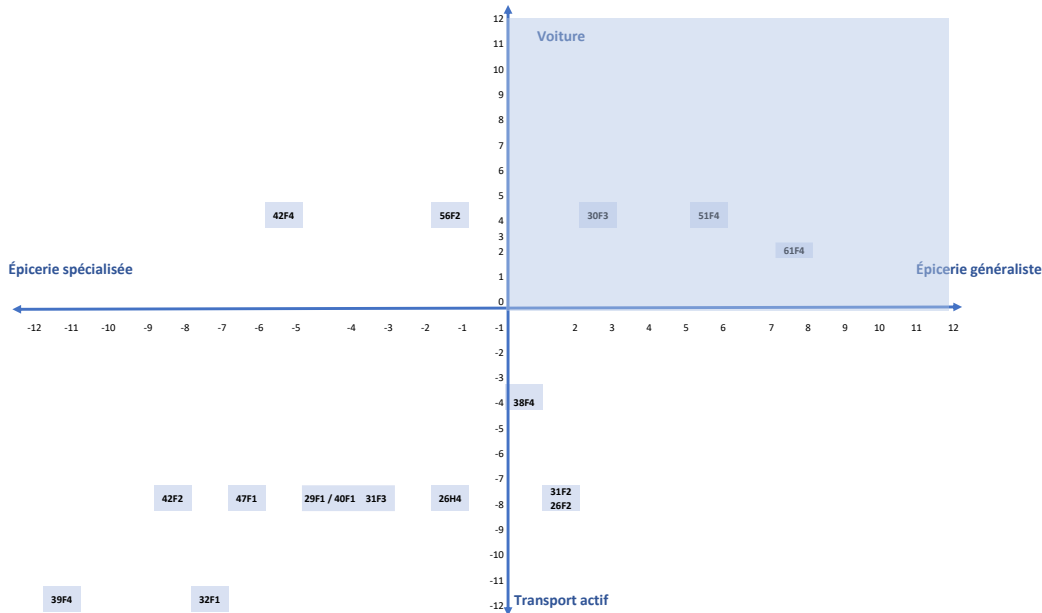
Temps d'expérience avec le panier :

- 26F2, entre 2 et 5 saisons
- 31F2, entre 2 et 5 saisons
- 38F4, première saison

(4) Les nouveaux.lles adhérent.es (61F4, 51F4, 30F3)

Les nouveaux.lles adhérent.es associent une préférence pour les épiceries généralistes avec l'emploi de la voiture (Figure 4-10). Pour ces abonnées, le changement vers une alimentation plus durable passe surtout par le panier, qu'elles complètent avec l'épicerie traditionnelle. Nous les avons nommées ainsi, car deux d'entre elles en sont à leur première saison et l'une d'entre elles en est à sa deuxième (elle a commencé avec le panier d'hiver et elle reçoit le panier d'été au moment de l'entretien). Nous allons expliquer l'importance de cet aspect de leur profil ci-dessous.

Figure 4-10 : Graphique avec le groupe « nouveaux.Iles adhérent.es » surligné



Toutes les membres de ce groupe mentionnent être abonnées au panier pour consommer du bio et du local, afin de générer des impacts sociaux et environnementaux positifs (61F4, 51F4, 30F3). Une d’entre elles mentionne le faire aussi pour des préoccupations de santé (51F4). Deux mentionnent également voir dans le recours au panier des avantages liés à la qualité des produits, qui leur permet de cuisiner avec des produits frais et qui goûtent bon, et d’en connaître de nouveaux (51F4, 30F3). Cependant, elles mentionnent moins appliquer les mêmes critères au reste de leurs achats alimentaires. Toutes les abonnées mentionnent fréquenter régulièrement des supermarchés. Une abonnée (51F4) mentionne que le prix est le principal critère qui oriente ses courses.

Puis notre premier critère, je dirais, c’est vraiment en fonction du prix. Donc on va essayer de trouver ce qu’il y a de moins cher. De temps à autres, si on a des produits que vraiment on aime avoir dans l’alimentation, par exemple, beaucoup au niveau des assaisonnements, des épices ou de certaines huiles aussi, là on va payer un petit peu plus cher. Mais pour le reste, c’est vraiment le prix qui est notre premier critère. (51F4)

En effet, toutes les membres du groupe insistent dans leur témoignage sur l’aspect coûteux du panier (61F4, 51F4, 30F3). L’abonnée 30F3 mentionne qu’afin d’évaluer son rapport qualité-prix, elle le compare aux produits bio en épicerie, tandis que l’abonnée 51F4 mentionne accepter de payer plus cher, compte tenu des attributs du panier. Ces deux abonnées en sont à leur première saison, ce qui peut aussi expliquer ce raisonnement. En effet, une autre thématique qui émerge est une perception d’incompatibilité du

panier avec le travail. Ces deux abonnées mentionnent avoir décidé d'adopter le panier dans un moment de rupture — le congé maternité (30F3) et la retraite (61F4). De plus, l'abonnée 51F4 mentionne, par exemple, qu'il s'agit spécifiquement du confinement qui l'a menée, ainsi que les membres de son ménage, à une réflexion sur l'alimentation saine, comme suit :

Je dirais que dans notre cas à nous, ça a été vraiment, en fait, à cause du fait qu'on était confiné.e.s à la maison. On s'est mis à faire un peu plus attention quand on faisait l'épicerie, à acheter les bons trucs pour ne pas sortir trop souvent. Et puis ça a amené une réflexion sur une bonne alimentation et puis de là, c'est un enchaînement où je me suis dit, ok, comment je fais pour avoir un peu plus de fruits et de légumes frais ? Puis c'est comme ça que je suis allée vers les fermier.ère.s. (51F4)

Dans le groupe, quelques changements de l'alimentation dans son ensemble sont mentionnés au-delà de l'adoption du panier. L'abonnée 61F4 mentionne chercher à réduire quelques achats spécifiques à l'épicerie conventionnelle pour éviter le suremballage — par exemple, délaissé les viandes de Super C et plutôt faire des achats chez un boucher puis y amener ses contenants. L'abonnée 30F3 mentionne passer dans une fruiterie après le marché des Galeries d'Anjou, et faire « plus attention pour aider les commerces locaux » en appuyant des paniers à l'épicerie zéro déchet, mais elle ajoute qu'elle « n'a pas toujours le temps de le faire ». L'impression que ces témoignages transmettent est que les abonnées commencent un changement dans les habitudes alimentaires en général. Ce changement est lié aux questionnements de fond qui les ont initialement menées à s'abonner au panier.

Le problème avec Mayrand, que je trouve, pour les fruits et légumes, c'est de l'emballage avec du styromousse. Donc souvent, je n'achetais pas mes légumes là à cause qu'ils étaient emballés dans du styromousse. (...) Malheureusement, mon conjoint, il aime beaucoup aller chez Costco. Fait que là, il y a Costco qui s'amène là-dedans aussi. Là, moi, je trouve, le problème avec Costco, c'est le suremballage, mais c'est Daniel qui va chez Costco. Je lui donne mes indications. Comme par exemple, il va acheter le pain chez Costco, mais moi, je l'achète dans une boulangerie, mon pain intégral. Alors s'il n'y a plus de pain puis lui, il voit, il va aller chez Costco en acheter. Puis là, moi, le prochain coup, je suis mieux d'y aller à la boulangerie. Donc je suis quand même assez flexible dans mes principes. Ce n'est pas ça qui va nuire à mon couple, par exemple. 61F4

Toutes les abonnées du groupe disent employer la voiture pour leurs courses. Deux abonnées emploient exclusivement la voiture : l'abonnée 30F3, qui a tendance à enchaîner ses courses et l'abonnée 51F4, qui fréquente des établissements plus distants de sa maison. L'abonnée 61F4 est en train de faire une transition pour adopter le vélo, mais, comme nous l'avons déjà vu, l'hiver et le poids des aliments rendent difficile sa tâche. Elle croit donc que des courses réduites et plus fréquentes seraient plus adéquates pour

l'adoption du vélo dans le transport de ses courses. En effet, toutes les 3 abonnées mentionnent faire des courses moins fréquentes, une fois par semaine ou à chaque deux semaines, et en plus grandes quantités (61F4, 30F3, 51F4). L'abonnée 51F4 mentionne, par exemple, aller au Costco une fois par deux ou trois semaines pour acheter les denrées qu'elle peut acheter en grandes quantités et garder en réserve. Les motivations derrière ces choix sont les économies d'argent ainsi qu'une préférence personnelle pour faire moins de courses.

#### 4.5.2 Typologie par fréquence d'achats alimentaires et par distances

Nous avons vu dans notre démarche de recherche que comme les distances parcourues sont un facteur souvent mentionné par les participant.e.s pour justifier certains choix modaux, nous avons voulu approfondir les liens entre les fréquences des achats et les distances parcourues, les modes employés et les types d'établissements. Pour ce faire, nous avons distingué trois types d'achats alimentaires : des achats fréquents qui se font aux mêmes endroits en petites quantités (parfois plusieurs fois par semaine), des achats fréquents divisés par grandes « catégories » d'aliments (une ou deux fois par semaine chaque) et des achats moins fréquents et variés — incluant différentes catégories d'aliments, en grande quantité (une ou deux fois par semaine, ou à chaque deux semaines). Cette distinction est détaillée ci-bas, dans le tableau 4-3.

Tableau 4-3 : Typologie par fréquence d'achats alimentaires et distances.

	Offre de proximité (moins de 1 km ou 15 minutes à pied)	Offre d'une zone élargie (plus de 1 km)
<b>Achats fréquents, mêmes endroits plus d'une fois par semaine, petites quantités</b>	1. 26H4 — à pied/vélo — fruiterie (500 m) 32F1 — à pied/vélo — dépanneur 42F2 — à pied — marché Maisonneuve	

<p><b>Achats divisés par grandes « catégories » d'aliments/d'établissements</b> (ex. une fois par semaine chacune)</p>	<p>1. 31F3 à pied - Aliments Merci (450 m), Méga Vrac (550 m), Métro (650 m) 32F1 — à pied/vélo — boucherie 39F4 — à pied/vélo — NousRire, épicerie, boucher, boulangerie 40F1 — vélo/à pied/transport en commun - boucherie, vrac</p> <p>2. 42F4 — voiture — panier LUFA</p> <p>3. 38F4 — à pied/vélo — petites épiceries - fruiterie</p>	<p>1. 31F3 — parfois vélo — marché Maisonneuve (1,3 km) 39F4 — vélo — marché Jean Talon 40F1 — vélo/à pied/transport en commun — marché Jean Talon</p> <p>2. 42F4 — voiture — Aux Pois Verts (vrac) (1,8 km) 56F2 — voiture — boulangerie (chemin de l'épicerie)</p> <p>4. 30F3 — voiture — fruiterie 51F4 — voiture — Adonis (4,7 km) ou Maxi (3,1 km) 61F4 — voiture — entrepôt à Mayrand (5 km), Adonis Sauvé (14,3 km), nouvelle succursale (2,1 km)</p>
<p><b>Achats variés en grandes quantités</b> (ex. un ou deux par semaine)</p>	<p>1. 26H4 — vélo — Provigo (500 m) 32F1 — vélo — PA Nature 31F3 — à pied — fruiterie 39F4 — à pied/vélo — boucherie 47F1 —à pied/vélo — supermarché - vrac — NousRire</p> <p>2.</p>	<p>1. 26H4 — vélo — PA Nature (1,4 km) 40F1 — vélo — Jean Talon (2,3 km) 47F1 — parfois voiture — marché Angus (point de chute)</p> <p>2. 56F2 — voiture — épicerie (5 min en auto = + — 6 km)</p> <p>3. 31F2 — vélo — épicerie 38F4 — voiture — Costco (9 km)</p> <p>4. 30F3 — voiture — Galeries Anjou</p>

	56F2 — à pied - épicerie (800 m)	(4 km)
	3.	51F4 — voiture — Costco (8,3 km) 61F4 — voiture — Super C (2,3 km) — Costco (4,4 km)
	26F2 — à pied — épicerie	
	31F2 — à pied — épicerie	
	4.	
	30F3 — voiture — IGA (850 m)	

#### Légende

- le type 1 (les épicurien.ne.s de quartier) est vert
- le type 2 (écolos motorisé.e.s) est rouge
- le type 3 (les conventionnel.le.s actif.ve.s) est jaune
- le type 4 (les nouveaux.lles adhérent.es) est bleu

### Interprétation du tableau

#### Achats fréquents variés

Premièrement, nous pouvons remarquer que la première catégorie de type d'achat, qui est l'achat fréquent qui se fait aux mêmes endroits en petites quantités (parfois plusieurs fois par semaine) semble être associé à la proximité et aux modes actifs de transport (à pied/vélo). Comme c'est un type d'achat plus fragmenté, ce n'est pas surprenant que le groupe 1, des épicurien.ne.s de quartier, tende à le pratiquer.

#### Achats fréquents de catégories d'aliments

Ensuite, en ce qui concerne les achats fréquents divisés par grandes « catégories » d'aliments (une ou deux fois par semaine chaque), on peut remarquer que c'est une alimentation plutôt fragmentée aussi, et qui va donc représenter le style d'achat du groupe 1 et du groupe 2, car ils vont chercher des aliments spécifiques qui correspondent à leurs exigences et à leurs valeurs. Il n'y a pas beaucoup de détails de la

part des abonné.e.s concernant les trajets qu'il.elle.s font — en l'occurrence, s'il.elle.s font des allers-retours ou s'il.elle.s enchaînent ces trajets. L'abonnée 40F1 donne une indication d'enchaîner ces trajets au long d'une demi-journée, comme suit — ceci requiert une capacité à transporter ces aliments, ce qu'elle mentionne en parlant de son « énorme sac à dos » :

Pré-COVID, je pense que je suis un peu intense dans la mesure où moi je suis la personne qui va aller au marché Jean-Talon, qui va aller à la boucherie là-bas, parce que je la trouve meilleure, qui va aller au vrac, bref l'épicerie, ça peut me prendre une demi-journée parce que... Je vais aller à la fromagerie à l'autre place parce que j'aime mieux... Fait que je fais beaucoup de petits endroits comme ça. Je n'y vais pas beaucoup chez Métro puis IGA. (...) Je fais tout à pied, en transport en commun ou en vélo. J'ai un énorme sac à dos. 40F1

Par contre, l'abonnée 31F3 (témoignage ci-bas), qui fréquente également différents établissements à proximité, mentionne devoir faire plusieurs allers-retours à pied, car « ça devient lourd vite ». On remarque aussi que des petits établissements spécialisés qui composent une offre de proximité répondent à cette demande (vrac, fruiterie, boucherie, boulangerie, etc.), mais aussi des établissements généralistes qui répondent à certains besoins spécifiques. Comme dans le cas de l'abonnée 31F3, Métro et le marché Maisonneuve lui permettent d'acheter de grandes quantités de certains produits spécifiques.

Fait que ça aussi, je fais plusieurs commerces différents, pas nécessairement à chaque semaine, selon ce que je trouve qui est plus... parce que ce sont des produits qui sont différents. Puis des fois, tel produit est plus abordable à telle place ou je peux l'avoir en vrac à cette place-là. Fait que je fais souvent différents endroits pour mon épicerie. Aussi parfois, je vais au Métro qui est comme peut-être à dix minutes à pied de chez moi. J'y vais un peu moins souvent. J'essaie de plus aller dans les petits commerces, mais il y a des choses que je ne trouve pas nécessairement à d'autres endroits. Puis aussi, il y a le Marché Maisonneuve qui est un peu plus loin, mais c'est peut-être un quinze minutes à pied. Puis j'y vais surtout l'été pour des petits fruits ou je ne sais pas, des tomates ou des choses comme ça que j'ai moins accès, en plus grande quantité. Souvent, quand je veux avoir accès à de grandes quantités de fruits ou légumes, ils sont meilleur marché, je vais au Marché Maisonneuve. 31F3

On peut remarquer aussi que des abonné.e.s du groupe 1 emploient le vélo pour parcourir de plus grandes distances afin d'avoir accès aux établissements qui répondent à leurs besoins. Ceux/celles des groupes 2 et 4 vont employer la voiture pour avoir accès à leurs préférences alimentaires et besoins spécifiques. L'abonnée 51F4 mentionne aller dans deux supermarchés différents selon les types de produits et la saison, par exemple. L'abonnée 61F4 mentionne aller à Mayrand pour les fromages et à Adonis pour les pâtés libanais ainsi que pour des fruits et légumes (car ils y sont moins emballés qu'à Mayrand) — elle était même disposée à traverser 14,3 km en voiture pour aller à Adonis avant qu'ils n'ouvrent une succursale



plus proche de sa résidence. Enfin, comme nous l'avons vu, l'abonnée 42F4 fait des courses particulièrement fragmentées, et composées d'initiatives alternatives. Elle a recours à un établissement/initiative spécifique à chaque jour de la semaine (ex. panier Lufa = lundi, panier bio= jeudi, vrac = vendredi). À l'inverse, les abonnées 56F2 et 30F3 mentionnent enchaîner des trajets, en profitant du chemin vers une épicerie pour passer à une boulangerie, dans le cas de 56F2, et à une fruiterie, dans le cas de 30F3.

### **Achats variés concentrés**

Enfin, nous avons la catégorie des achats moins fréquents et variés — incluant différentes catégories d'aliments, en grandes quantités (un ou deux par semaine). Les différents groupes sont présents dans cette catégorie, ce qui indique que le fait de chercher à minimiser ses déplacements alimentaires dans un grand achat est une nécessité plus ou moins fréquente pour la plupart des abonné.e.s, indépendamment de leur approche usuelle des courses.

Dans l'offre de proximité, un élément qui attire l'attention est que, contrairement à ce à quoi l'on pourrait s'attendre, parmi les établissements associés à ce type d'achat, nous retrouvons des établissements tels que des fruiteries et boucheries, ainsi que des épiceries en vrac et des épiceries bio. On peut donc constater que, afin de rester dans la proximité et dans l'emploi de modes actifs, certain.es abonné.e.s vont se servir de ces établissements comme des établissements généralistes.

Et avec la COVID, c'est sûr qu'on a quand même réduit les fréquences. Donc on a tendance à faire quand même de plus grosses courses. On va beaucoup moins à l'épicerie, mais on en prend beaucoup plus, des stocks. Ou on essaie de mutualiser. Par exemple, à la boucherie, ils vendent aussi parfois des légumes, des produits laitiers, on prend là aussi, même si c'est plus cher. On évite de trop aller dans trop d'endroits différents. C'est toujours pareil, les mêmes moyens de transport. 39F4

On peut aussi remarquer que l'abonnée 30F3 emploie la voiture pour aller au IGA, qui est à proximité de sa résidence. En effet, elle mentionne qu'auparavant, elle enchaînait avec le trajet de la fruiterie, mais qu'après le panier, elle va moins à la fruiterie. Cependant, elle continue d'aller en automobile à l'IGA. D'autres éléments du témoignage de cette abonnée peuvent nous aider à comprendre pourquoi l'option pour la voiture se maintient même quand elle n'enchaîne plus ses courses elle mentionne le manque de temps, notamment, et la difficulté de concilier le panier avec les agendas des enfants et son travail.

On allait à un marché alimentaire à Galeries d'Anjou. Puis après on allait aussi à une fruiterie (...) Avant, on y allait à chaque semaine, une fois par semaine, et à la fruiterie et à l'épicerie IGA. Mais maintenant, on va à l'IGA une fois par semaine, mais la fruiterie dans le jour, on y va peut-être aux trois semaines. 30F3

Enfin, nous pouvons constater que quelques abonné.e.s emploient le vélo pour avoir accès à l'offre d'une zone plus élargie. La majorité, néanmoins, de ceux/celles qui parcourent les distances plus longues afin de faire de grandes courses est d'employer la voiture.

#### 4.6 Le panier et la consommation de proximité

Ici, il s'agit de, en tenant compte de nos analyses précédentes, répondre à la question : quelle est la relation entre le panier et la consommation de proximité ? Est-ce que l'adoption du panier peut diminuer ou augmenter la consommation de proximité ? On pourrait supposer que comme le panier contraint l'abonné.e de colleter une grande quantité de fruits et légumes dans un déplacement, ceci aurait pour effet de fragmenter les courses dans le cas de ceux/celles qui ont tendance à les concentrer sur un ou deux déplacements, par exemple. De plus, comme le panier est, nous l'avons vu, normalement proche de la résidence des abonné.e.s, est-ce que son adoption a pour effet de « rapprocher » la consommation alimentaire des abonné.e.s de leur résidence ? Et par conséquent, de les motiver à employer des modes actifs pour leurs courses ?

Il y a, en effet, plusieurs cas où le panier se substitue à un déplacement vers un établissement de proximité. Deux abonné.e.s substituent un déplacement vers une fruiterie par le panier (26H4, 30F3), une abonnée mentionne avoir diminué la fréquentation du marché fermier/public de proximité (42F2), une abonnée mentionne avoir diminué la fréquentation du supermarché de proximité (47F1) et 2 abonnées mentionnent avoir diminué la fréquence des déplacements à l'épicerie (31F2, 38F4). Cependant, c'est plutôt quand la consommation de proximité de l'abonné.e est limitée ou peu variée que l'adoption du panier peut poser le risque de diminuer la consommation locale — et même, d'augmenter le nombre de déplacements en voiture que l'abonné.e fait. C'est le cas, par exemple, de l'abonnée 30F1 qui a réduit ses allers à la fruiterie — qu'elle enchaînait avec le trajet de l'épicerie — et qui, durant la semaine, va plus souvent en voiture chercher son panier. Quand la consommation de proximité de l'abonné est plus variée, cette substitution n'a pas nécessairement pour effet de diminuer la consommation de proximité. C'est par exemple le cas de l'abonnée 38F4, qui fréquente les différentes épiceries à proximité de sa maison pour l'épicerie sèche.

Le panier peut, dans certains cas, contribuer pour augmenter la consommation de proximité. En effet, dans certains témoignages, il en ressort que le panier se complémente parfaitement avec des initiatives de proximité. C'est le cas, par exemple, de l'abonnée 47F1, qui cherche son panier au marché temporaire Angus, où il y a d'autres fermier.ère.s, ainsi qu'une offre de produits tels que du fromage et du pain. Elle profite donc pour voir dans le panier ce qu'elle peut acheter au marché pour le compléter. Un autre exemple est celui de l'abonnée 42F4, qui complémente le panier avec un panier Lufa. Ces deux abonnées ont opté pour des compléments qui partagent les attributs du panier — son aspect local et bio, par exemple — mais qui ont des formules plus flexibles qui leur permettent de compléter selon les aliments offerts. Cependant, comme nous l'avons déjà vu, la seule proximité de ces achats ne garantit pas un emploi de modes actifs, car d'autres enjeux entrent en considération.

## CONCLUSION

Dans ce mémoire, nous avons voulu caractériser la consommation en ASC parmi nos participant.e.s qui résident à Montréal. Nous avons cherché à répondre aux objectifs suivants :

### Objectifs généraux

1. Caractériser la consommation des paniers de l'ASC à la lumière de la théorie des pratiques pour comprendre comment le panier s'intègre à la vie quotidienne des abonné.e.s.
2. Caractériser l'ensemble des choix de consommation alimentaire et les mobilités urbaines associées pour les abonné.e.s de l'ASC.
3. Tirer des conclusions sur la relation entre le panier et la consommation alimentaire de proximité.

### Objectifs spécifiques

4. Comprendre quelles sont les compétences exigées par le panier, selon quels standards.
5. Soulever quelles barrières la routine pose à l'adoption du panier en identifiant de potentiels conflits entre les activités liées au panier et les autres pratiques quotidiennes des abonné.e.s.
6. Décrire comment les abonné.e.s intègrent la collecte du panier dans leurs déplacements.
7. Caractériser les pratiques alimentaires et de mobilité des abonné.e.s de l'ASC.
8. Caractériser la relation entre le panier et la consommation de proximité, notamment en vérifiant dans quelle mesure l'adoption du panier peut diminuer ou augmenter la consommation de proximité.

## Discussion des résultats

### **Motivations pour l'adoption du panier**

Les études à ce sujet ont constaté que la qualité offerte ainsi que les enjeux liés aux thématiques socio-environnementales sont décisives pour les abonné.e.s d'initiatives du type de l'ASC (Bougherara 2009 ; Brown *et al.*, 2009). Les abonné.e.s ont tendance à rejoindre les ASC parce qu'il.elle.s souhaitent avoir accès à des aliments frais et de qualité (Lang, 2005 ; Cox *et al.*, 2008, Brown *et al.*, 2009) ainsi que soutenir l'agriculture locale et biologique (Lang, 2005 ; Cox *et al.*, 2008 ; Brown *et al.*, 2009, Habrias, 2010). D'autres raisons évoquées sont les enjeux environnementaux (Cox *et al.*, 2008 ; Bougherara *et al.*, 2009 ; Habrias, 2010), la recherche de lien social (Lang, 2005 ; Habrias, 2010) ainsi que des raisons de santé (Habrias, 2010). Au Québec (dans les régions de Chaudière-Appalaches, Centre-du-Québec et Montréal), une étude commanditée par Équiterre auprès de 56 acheteur.trice.s de différents programmes d'Agriculture Soutenue par la Communauté a soulevé les mêmes motivations pour l'adhésion au modèle (Aubé et Marquis, 2012). Ce sont les mêmes motivations que nous avons identifiées dans notre échantillon. Nous avons pu détailler la compréhension des participant.es par rapport à ces aspects – la question de la solidarité envers les fermier.ère.s, par exemple, est explicitement mentionnée par eux. L'enjeu de l'accès aux fruits et légumes biologiques et locaux en milieu urbain est également évoqué.

### **Styles de vie plus propices**

Nous avons constaté que l'adhésion au panier requiert une certaine stabilité en termes d'horaires et de disponibilité pour les membres, notamment afin de pouvoir récupérer le panier dans une plage horaire relativement courte, mais aussi de disposer du temps nécessaire pour cuisiner et transformer les produits. Une autre question importante est celle de la stabilité et prévisibilité des horaires de travail qui fait la différence (Evans, 2011). Ce lien entre heures de travail et alimentation a été également constaté par Bisogni *et al.* (2005) : les participant.e.s ayant des heures de travail variables ou des longues heures de travail se sentent moins capables de cuisiner. Ainsi, même si le panier ne correspond pas entièrement et exclusivement à un style de vie, il y a quand même des éléments structurants de la vie quotidienne qui lui correspondent mieux et facilitent son intégration, et d'autres qui entravent son adoption.

Nous avons également vu quelques arrangements qui sont proposés par les fermiers.ères afin de rendre cet abonnement moins contraignant. Nous pourrions même nous questionner dans quelle mesure, dans

ces divers arrangements, notamment dans les modèles qui offrent une grande liberté aux abonné.e.s pour déterminer les quantités et les types d'aliments qu'ils.elles souhaitent emporter, si l'objectif initial de partager les risques avec la ferme ne serait pas en quelque sorte laissé de côté.

Il ressort aussi des témoignages que plus l'abonné.e réussit à calquer ses routines alimentaires sur les aliments du panier, plus il.elle réduit les risques du gaspillage alimentaire. Pour ce faire, il.elle emploie les compétences que nous avons mentionnées et doit activement réviser ses habitudes. Il.elle doit aussi s'imposer le rythme de devoir cuisiner fréquemment. Nous avons vu dans notre chapitre théorique que la performance considérée compétente, ou suivant le standard minimum acceptable (Kauffman, 1998, cité par Shove, 2009, page 23), requiert un engagement en temps, à l'inverse de la recherche de la commodité. Nous avons aussi observé que les perceptions d'excès ou de manque de certains aliments dans le panier sont fortement influencées par les préférences alimentaires des ménages. Il ne s'agit pas seulement de la quantité d'aliments fournis, mais aussi de facteurs tels que les compétences en matière d'alimentation et de gestion, ainsi que les goûts et les préférences alimentaires de chaque foyer, qui déterminent la capacité des ménages à intégrer les aliments du panier dans leur régime alimentaire et leur vie quotidienne. La littérature sur les pratiques alimentaires aborde quelques enjeux que nous avons touchés ici. Tant la nécessité de manger de manière saine, selon les prescriptions des organismes de santé publique (Plessz *et al.*, 2016) que le plaisir de manger à son goût, avec les exigences gastronomiques associées à l'acte de manger, sont des pratiques en soi, avec des standards propres (Warde, 2013). Ceux-ci ne sont pas toujours en accord entre eux ou avec les exigences d'une alimentation durable (Warde, 2013 ; Plessz *et al.*, 2016). Comme nous avons vu, ces potentiels croisements ou conflits de pratiques apparaissent dans les témoignages des abonné.e.s de notre étude également. Il en ressort que le fait de chercher à rendre son alimentation plus « écologique » est une tâche complexe et qui prend un temps long d'adaptation. Surtout lorsqu'on prend en compte l'ancrage social de ces pratiques alimentaires — ancrage dans le rythme de vie, les habitudes culturelles et dynamiques de relations et communications des ménages. Il serait donc intéressant de vérifier avec une recherche quantitative si des facteurs démographiques impactent cette intégration des aliments du panier, si cela dépend des quantités des aliments fournis (considérant que les tailles des paniers varient, ainsi que l'offre alimentaire selon la ferme) ou si d'autres éléments, parmi lesquels ceux identifiés dans cette recherche, pourraient être déterminants à celle-ci.

### **Impacts du panier sur l'alimentation des abonné.e.s**

Nous avons constaté que les abonné.e.s de l'ASC se basent sur les aliments du panier pour prévoir ce qu'ils.elles mangeront durant la semaine, ce qui a déjà été identifié par la littérature (Habrias, 2010). Nous avons constaté que cela est lié avec un aspect plus planifié de l'alimentation, comme l'élaboration de menus. Comme nous avons vu dans notre chapitre théorique, ces approches de planification et répétition représentent des dispositifs matériels employés pour stabiliser et routiniser la pratique alimentaire (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Par contre, le retour à une consommation alimentaire qui se répète périodiquement — le cas typique d'une famille qui achète globalement les mêmes aliments au long de l'année afin de faciliter ses stratégies d'approvisionnement, par exemple (Evans, 2011), n'est pas toujours possible dans le cadre d'une consommation en ASC, qui varie selon l'offre alimentaire locale. En ce qui concerne l'épicerie, la façon de faire les courses change : elle devient plus ciblée, planifiée et parfois, même plus frugale. Il en va de même pour les restaurants et les sorties de loisir : si les abonné.e.s ont tendance, d'une part, à limiter leurs courses à l'extérieur pour consommer les aliments du panier, d'autre part, les sorties pour manger, *take out* ou livraisons servent parfois à des fins spécifiques, comme des situations sociales. Ainsi, le panier apparaît en quelque sorte comme un élément qui réinstalle des formes de réflexivité dans l'organisation alimentaire du ménage (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Une option intéressante pour pousser la recherche plus loin pourrait être de vérifier de potentiels liens entre l'adhésion à une initiative comme celle du panier ASC et la réduction du gaspillage alimentaire, qui exige une plus grande attention du ménage à ses pratiques d'alimentation (Evans, 2012). Nous avons vu dans l'introduction que cette thématique se trouve parmi les plus efficaces pour lutter contre les changements climatiques.

### **Trajets pour la collecte du panier**

Nous avons observé dans nos données les deux types de trajets que nous avons abordés dans la revue de littérature : l'enchaînement d'activités et l'aller-retour. Premièrement, selon quelques témoignages, le trajet pour la collecte du panier a souvent tendance à débiter et à se terminer à la maison (aller-retour), puis à constituer un déplacement qui se fait à proximité de la résidence. En ce sens, il ressemblerait aux trajets alimentaires typiques (Shannon et Christian, 2017). Ceci dépend du temps disponible de l'abonné.e et notamment, du temps de collecte alloué par le.la fermier.ère, qui rajoute une contrainte.

Nous avons également vu que plusieurs abonné.e.s mentionnent faire la collecte du panier au retour du travail, et que dans tous ces cas, la collecte du panier est le dernier arrêt avant de rentrer à la maison. En

effet, comme il a été constaté dans la littérature, il est usuel que les consommateur.rice.s fassent des courses alimentaires lors du trajet de retour du travail (Shannon et Christian, 2017). Ainsi, nous estimons que ces chiffres pourraient être plus grands si notre collecte ne s'était pas déroulée dans le contexte de la pandémie de la COVID-19, durant laquelle le travail à distance est devenu la réalité de 32 % des employé.e.es canadien.ne.s âgés de 15 à 69 ans, qui effectuaient la plupart de leurs heures de travail à partir de la maison au début de 2021, versus 4 % en 2016.<sup>37</sup>

Les données de notre échantillon confirment la tendance documentée par la littérature que les personnes cherchent à organiser leurs déplacements de façon à les minimiser. Mais nos données montrent que le panier présente un défi spécifique dû au poids du panier, contrainte qui est mentionnée par quelques abonné.e.s et qui les force, quand c'est possible, à faire un trajet aller-retour. Nos participant.es n'ont pas mentionné faire des enchaînements de trajets avec d'autres courses alimentaires, à moins que le point de chute en soi soit un établissement alimentaire. Ceci est pourtant souvent le cas dans les études menées sur les trajets pour achats alimentaires en général.

L'enjeu du besoin de stockage des aliments du panier lors des sorties de loisir a été évoqué. Ceci est illustré par le témoignage des participant.e.s qui laissent les aliments du panier dans la voiture pour faire une sortie de loisir. En effet, cet aspect de polyvalente fonctionnelle du moyen de transport revient dans les recherches à ce sujet. C'est un argument autant employé par les usager.ère.s de la voiture que par ceux.celles du vélo (Brisbois, 2011, cité par Paulhiac Scherrer *et al.*, 2019, page 15).

### **Potentiel du panier pour le report modal**

En nous penchant sur les raisons pour lesquelles certain.ne.s abonné.e.s alternent l'usage de la voiture avec l'emploi des modes actifs pour les courses et pour le panier, on a cherché à identifier qu'est-ce qui pourrait les motiver à choisir un mode actif pour chercher le panier – et ainsi opérer un report modal. Il y a dans notre échantillon des participant.e.s qui tendent à employer la voiture pour leurs courses, mais s'essaient à l'emploi de la marche ou du vélo pour chercher le panier. Il.elle.s mentionnent la proximité du point de chute et le temps disponible pour passer à la maison avant la collecte comme des questions qui les motivent à migrer vers un mode actif. On peut donc considérer la possibilité que le panier représente

---

<sup>37</sup> <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-28-0001/2021001/article/00012-fra.htm> Statistique Canada – Site consulté en Mars 2022.



un incitatif à marcher. Le temps disponible pour chercher le panier en mode actif dépend donc des horaires établis pour la collecte mais aussi des heures de travail des abonnés.e.s. Parmi les barrières au report modal mentionnées par ces abonné.e.s émergent des raisons liées à : la coordination des activités, les conditions climatiques et les infrastructures, puis enfin, les difficultés ou insécurités physiques liées aux modes actifs. Ces enjeux apparaissent dans la littérature sur le choix modal. En effet, les mêmes questions concernant les modes de transport sont souvent considérées : la flexibilité du mode choisi, son accessibilité (en termes de capacité physique, de la distance et de l'horaire) et la sécurité qui y est associée (Brisbois, 2011, cité par Paulhiac Scherrer *et al.*, 2019, page 15).

### **Le panier et la consommation de proximité**

Nous avons identifié que dans la majorité des cas, le panier se substitue à un déplacement vers un établissement de proximité. Ainsi, l'adoption du panier peut poser le risque de diminuer la consommation locale dans les cas où la consommation de proximité de l'abonné.e est limitée ou peu variée. Cependant, dans certains témoignages, il en ressort que le panier se complémente parfaitement avec des initiatives de proximité. C'est le cas d'initiatives telles que les marchés fermiers/publics ou paniers locaux, qui partagent les attributs du panier — son aspect local et bio, par exemple — mais qui ont des formules plus flexibles qui leur permettent de le compléter selon les aliments offerts. On constate ainsi une complémentarité du panier avec des initiatives de proximité de différents types (spécialisées/généralistes). On en conclut que la présence d'environnements alimentaires diversifiés peut potentiellement soutenir les fermier.ère.s de famille et favoriser une consommation de proximité.

### **Alimentation et mobilité : un lien compris à la lumière de la théorie des pratiques**

On a pu constater que le panier s'intègre à des styles de consommation alimentaires et de mobilité variés, du moins dans un premier temps. Nous avons identifié, dans notre échantillon, quatre groupes d'abonné.e.s faisant des choix de consommation alimentaire et de mobilité semblables et nous sommes intéressé.e.s par leurs motivations. Nous avons croisé les distances parcourues, les fréquences d'achats et les types d'établissements fréquentés par les abonné.e.s. L'achat fréquent qui se fait aux mêmes endroits en petites quantités est, dans notre échantillon, associé à la proximité et aux modes actifs de transport. Les achats divisés en grandes catégories incluent des établissements spécialisés qui composent une offre de proximité (vrac, fruiterie, boucherie, boulangerie, etc.), mais aussi des établissements généralistes qui répondent à certains besoins spécifiques, comme la possibilité d'acheter de grandes quantités de certains

produits spécifiques. Enfin, nous avons aussi constaté que le fait de chercher à minimiser ses déplacements alimentaires dans un ou quelques achats de grand volume constitue une nécessité pour la plupart des abonné.es de notre échantillon, laquelle se révèle plus ou moins présente selon les cas spécifiques. Il serait intéressant de considérer chaque type identifié comme un potentiel ensemble de pratiques (*bundle of practices*). Ce sont, comme nous avons vu dans le chapitre théorique, des pratiques qui ont les mêmes finalités, règles, tâches ou ententes. Par exemple, les épicurien.ne.s de quartier, mû.e.s par le désir de manger des aliments considérés de qualité et durables, priorisent des petits établissements spécialisés qui correspondent à l'offre de proximité de leur quartier. La centralité de la thématique alimentaire dans leurs valeurs personnelles fait en sorte que ces personnes soient disposées à faire plusieurs trajets alimentaires, ce qui leur permet d'employer des modes actifs. Lorsque le désir d'optimiser les trajets s'impose, en augmentant les quantités des aliments ramenés, mais sans compromettre le désir d'une alimentation locale et libre de déchets (ex. vrac), la voiture redevient une option – c'est le cas des écolos motorisé.e.s.

À proximité, des établissements tels que des fruiteries et des boucheries, ainsi que les épiceries en vrac et des épiceries bio, malgré qu'ils soient des établissements spécialisés, sont également employés pour faire des achats concentrés et variés. Ceci permet à certain.es abonné.es de rester dans la proximité et d'employer des modes actifs. Nous avons vu dans notre problématique que la présence de stationnements autour des épiceries est un facteur de l'utilisation de la voiture (Handy and Clifton, 2001; Jiao et al, 2011). Nous pourrions concevoir cette relation, à savoir, la présence de grandes surfaces ayant des stationnements, qui favorisent l'emploi de la voiture, comme un système de pratiques qui se perpétue, à la lumière des analyses d'ensembles (Schatzki, 2011) ou de systèmes de pratiques (Shove, 2010 ; Shove et al., 2013). Pourtant, comme nous avons constaté, ces établissements ont aussi le potentiel de contribuer à une consommation de proximité liée à l'emploi de modes actifs de transport.

## **Recommandations basées sur les constats**

### **Conflit entre le panier et les préférences, habitudes et pratiques alimentaires**

Nous avons mentionné qu'il existe plusieurs pratiques liées à l'alimentation. Ainsi, le fait de comprendre quelles sont les différentes pratiques alimentaires et quels sont les standards des ménages, ainsi que dans quelle mesure ils peuvent entrer en compétition, peut servir pour mieux comprendre quelles barrières existent à l'adoption de pratiques alimentaires durables telles que l'ASC. Une solution qui pourrait possiblement être envisagée afin de mettre en avant l'ASC pourrait être de placer l'alimentation locale dans le cadre de la promotion de traditions et/ou habitudes alimentaires comme un tout, plutôt que de miser sur la seule étape de l'approvisionnement dans les communications et actions de mobilisation. Un travail avec différent.e.s acteur.rice.s pour familiariser les ménages avec ces aliments et leurs saveurs pourrait également contribuer à exercer une influence sur les préférences alimentaires.

Nous avons constaté l'importance des compétences requises par la consommation des paniers d'ASC. Ainsi, des mesures pour transmettre ces compétences aux ménages sont indiquées, telles que des cours et des ateliers incluant des activités de cuisine, mais aussi de gestion et de conservation des aliments peuvent s'avérer utiles. Nous avons également constaté l'existence d'une période d'adaptation, consacrée à l'acquisition des compétences par l'abonné.e. C'est une période clé, car quand la réalité du ménage ne correspond pas aux exigences que le(s) membre(s) s'imposent, il y a un risque d'abandon du panier. Ainsi, la transmission de solutions pratiques et faciles pour intégrer plus facilement les aliments du panier est de mise. De plus, des adaptations dans le fonctionnement du panier, visant à rendre cette intégration du panier plus graduelle, pourraient être considérées, comme des paniers pour « débutant.e.s », réduits ou plus flexibles.

Enfin, une autre thématique qui émerge de nos données est que le panier semble mieux s'intégrer à certains régimes alimentaires qu'à d'autres. C'est le cas de diètes composées d'aliments faits maison, des diètes où les fruits et légumes ont une place importante, et des diètes plus planifiées. Ainsi, lors de la promotion d'initiatives de circuits courts, il peut être utile d'orienter le message vers ces ménages. Par exemple, des ménages qui cherchent à adopter un plan alimentaire proposé par des nutritionnistes, par exemple, auront davantage tendance à planifier leurs repas et peuvent représenter un public d'intérêt.

### **Collecte du panier versus les activités structurantes du quotidien**

Nous avons constaté que la collecte du panier est particulièrement en conflit avec deux activités structurantes de la vie quotidienne : le travail, d'une part et de l'autre, les vacances et voyages. Nous avons également constaté l'importance des heures de collecte définies par les fermier.ère.s comme un élément pris en compte pour faciliter l'intégration du panier dans le quotidien. Des heures plus longues pourraient faciliter l'intégration de la collecte du panier dans le quotidien, ainsi que des mesures comme la possibilité de chercher le panier à un autre jour ou à un autre horaire, et le fait de multiplier les options quant points de chute à proximité de la résidence des abonné.e.s. En ce qui concerne les vacances, de même, lorsque les fermier.ère.s donnent la possibilité de reporter un ou plus de paniers à l'avance, ou proposent une saison plus courte, il.elle.s permettent aux abonné.es de mieux gérer leurs disponibilités.

### **Report modal**

Comment donc intégrer les nécessités exprimées par les pratiques que nous avons décrites dans une consommation de proximité qui pourrait mener à diminuer ou renoncer à l'emploi de la voiture ? Dans le cas du type 2 (écolos motorisé.e.s), multiplier les options correspondant aux valeurs de ces abonné.e.s à proximité favoriserait l'emploi de modes actifs. La propre consommation en vrac, une solution de consommation zéro déchet, pose un dilemme dans le cas de l'abonnée 42F4, car elle implique l'utilisation de la voiture due aux quantités achetées et au poids des contenants. Des solutions de livraison en mobilité active pourraient être envisagées dans ce contexte. En ce qui concerne le type 4 (nouveaux.elles adhérent.e.s), qui cherche à concentrer ses achats et à les rendre plus « efficaces » dans le cadre de la routine, la présence d'établissements généralistes à proximité valoriserait l'offre alimentaire de proximité pour ces publics. Nous avons constaté l'emploi d'établissements généralistes à proximité, tels que PA Nature, les marchés et même les supermarchés — il n'est donc pas toujours nécessaire de fragmenter les achats pour que nos interviewé.e.s restent dans la proximité.

### **Densification alimentaire**

Nous avons constaté que la collecte du panier est une activité de proximité même pour les abonné.es qui ne consomment pas usuellement à proximité. Nous avons également vu que la distance aux commerces alimentaires est mentionnée comme un élément important dans la prise de décision. Ces cas offrent un argument pour la création de milieux de vie attractifs et variés à proximité qui pourraient potentiellement attirer ces publics et les encourager à « expérimenter » la proximité et les modes actifs. L'offre de proximité se retrouverait ainsi valorisée par ces attributs liés à la consommation éthique. Particulièrement,

nous avons identifié que ces initiatives — locales, éthiques et zéro déchet — se complémentent entre elles et avec d'autres établissements alimentaires dans les types de consommation alimentaire des abonné.es de notre échantillon. Ainsi, cette complémentarité présente une opportunité pour la construction d'une vision intégrée de l'offre de proximité dans la ville, susceptible de favoriser une consommation alimentaire plus durable associée à l'emploi de modes actifs.

### **Limites de la recherche**

Comme nous avons mentionné dans notre démarche de recherche (Chapitre 3), cette recherche comporte certaines limites. En effet, la taille de l'échantillon, puis le fait que les entretiens se soient déroulés dans un contexte spécifique – auprès des abonné.es du Réseau des fermier.ère.s de famille qui résident à Montréal à l'été et l'automne 2020 –, rendent les résultats obtenus non généralisables. Des recherches futures pourraient approfondir ces aspects de cette étude qui nous ont semblé intéressants. La relation entre différents facteurs démographiques, mais aussi ceux liés au style de vie (préférences et styles alimentaires, stabilité et prévisibilité des horaires, entre autres), pour une adoption et intégration du panier dans l'alimentation des ménages pourrait être avérée par des recherches quantitatives. Enfin, des études quantitatives auprès d'échantillons plus larges pourraient également s'intéresser au potentiel que constitue la consommation en ASC, et les consommations de proximité en général, pour l'adoption de modes actifs de transport.

## ANNEXE A

### GUIDE D'ENTRETIEN

GUIDE D'ENTRETIEN

#### **Guide d'entretien semi-dirigé — 30 à 50 minutes**

##### **Présentation de la chercheuse et du projet**

Bonjour, je m'appelle Nathalie Nahas et je suis étudiante à la maîtrise à l'UQAM. Mon mémoire porte sur les consommateurs des initiatives d'agriculture soutenue par la communauté (aussi connus comme fermiers de famille, ou paniers bio dans certains cas) résidant actuellement à Montréal.

L'objectif de mon mémoire est de caractériser l'accès et la viabilité pratique, pour les consommateurs urbains, de l'adoption de l'agriculture soutenue par la communauté (ASC).

Ainsi, je voudrais, dans notre conversation, comprendre le processus d'adoption de cette pratique, pour ensuite approfondir les adaptations faites au quotidien pour avoir accès à cette pratique et, enfin, discuter de vos pratiques de consommation alimentaire en général.

Je vous remercie de votre collaboration qui m'aidera grandement à l'avancée de ma recherche.

Informations sur confidentialité de la recherche et signature du formulaire de consentement

##### **Profil du répondant**

Âge :

Sexe :

Taille du ménage :

Ont des enfants ? Oui — Non

Profession :

Scolarité :

Quartier de résidence :

Code postal :

Lieu du point de chute le plus fréquemment utilisé :

Possède une voiture ? Oui — Non

Niveau de revenu (choisir une option) : Haut — Moyen — Bas

### **1. Adoption de la pratique**

- Depuis combien de temps êtes-vous abonné à un fermier de famille et qu'est-ce qui vous intéressait dans le fait d'être abonné à un fermier de famille ?
- Racontez-moi comment s'est déroulé le processus d'adoption du panier et comment ça s'insère dans votre parcours de vie. Est-ce que c'est associé à un changement comme un déménagement, un nouvel emploi ou un nouvel enfant par exemple ?

ON CHERCHE : parcours de vie ; lien à des pratiques préexistantes ; significations

### **2. Adaptation du quotidien**

- Je voudrais comprendre comment les paniers bio s'intègrent dans le modèle alimentaire que vous avez adopté : expliquez-moi le pas-à-pas depuis le paiement d'un panier jusqu'à ce que la nourriture arrive sur votre plat. J'aimerais comprendre la méthode de paiement, la fréquence d'usage, les variations saisonnières et le choix du point de chute.

ON CHERCHE : méthode de paiement ; fréquence des livraisons ; choix de la saison ; choix du point de chute



Maintenant, je vais vous poser une série de questions pour approfondir l'organisation de votre quotidien. Pour chacune d'elles, vous pouvez fournir des réponses **pour avant la pandémie et maintenant** si les choses ont changé.

- Du point de vue financier, comment avez-vous adapté vos habitudes pour intégrer les paniers dans votre quotidien ?
- Du point de vue de vos habitudes alimentaires, comment avez-vous adapté vos habitudes pour intégrer les paniers dans votre quotidien ?
- Du point de vue de votre gestion du temps, c'est-à-dire, la façon dont vous planifiez vos activités de la journée ou de la semaine, comment avez-vous adapté vos habitudes pour intégrer les paniers dans votre quotidien ?
- Du point de vue de vos déplacements alimentaires (pour faire des achats d'aliments), comment avez-vous adapté vos habitudes pour intégrer les paniers dans votre quotidien ? Vous pouvez, si vous voulez, me décrire tous vos déplacements alimentaires typiques dans une semaine, par exemple, qui sont liés et qui ne sont pas liés aux paniers, le nombre de déplacements et le moyen de transport adopté.
- Du point de vue de votre vie professionnelle, comment avez-vous adapté vos habitudes pour intégrer les paniers dans votre quotidien ? Je m'intéresse à la localisation de votre travail par rapport au point de chute des paniers, à la flexibilité ou pas de vos horaires de travail, et à la similarité de vos semaines (horaires fixes ou horaires variables de semaines en semaines).

ON CHERCHE : stratégies d'organisation ; accès financier et physique ; mode de transport utilisé ; compétences requises (rappel pour s'assurer d'avoir info sur pré-COVID et maintenant)

- Expliquez-moi les avantages et désavantages de l'adoption d'un panier bio.

### 3. Pratiques de consommation alimentaire

- Décrivez-moi vos habitudes de consommation alimentaire en général, **avant la pandémie et maintenant**. Par exemple, quels types de commerces fréquentez-vous pour vous procurer des aliments, à quelle fréquence, et pourquoi.

ON CHERCHE : types d'établissements fréquentés ; fréquence (rappel pour s'assurer d'avoir info sur pré-COVID et maintenant)

- Comment décririez-vous la fréquence avec laquelle vous cuisinez, versus l'importance des restaurants, cantines, cafés, etc., ainsi que les livraisons de repas dans le cadre de vos habitudes de consommation alimentaire ? Quelle est la place des paniers là-dedans ?

ON CHERCHE : importance des aliments du panier dans alimentation

### **Considérations finales**

- Pour vous, quels sont les défis pour une adoption plus généralisée dans la population des paniers des fermiers de famille ? Vous pouvez penser par exemple aux personnes de votre entourage qui n'adoptent pas le panier ou qui se sont désabonné.es.
- Est-ce que vous souhaitez ajouter un autre élément que nous n'avons pas abordé ?

## ANNEXE B

### CARTONS DE RECRUTEMENT : PRÉSENTIEL (1), FACEBOOK (2)



**ÉTUDE SUR LES CONSOMMATEURS DE L'AGRICULTURE SOUTENUE PAR LA COMMUNAUTÉ**

Nous menons une étude sur les **pratiques quotidiennes, déplacements et habitudes alimentaires** des consommateurs des paniers de fermiers de famille. L'objectif est de comprendre quels sont les **impacts de l'adoption de cette pratique**.

Votre participation consiste à discuter avec un chercheur pendant **30 - 50 minutes**, à distance (par téléphone ou Zoom) ou lors d'une rencontre en personne.

Vos réponses aideront à penser à des solutions concrètes pour promouvoir une **consommation alimentaire durable** dans la ville.

Pour participer, contacter Nathalie Nahas, étudiante à la maîtrise en études urbaines  
[nahas.nathalie@courrier.uqam.ca](mailto:nahas.nathalie@courrier.uqam.ca)

**UQÀM** | Université du Québec à Montréal



**VOUS ÊTES ABONNÉS À UN PANIER DE FERMIER DE FAMILLE? NOUS VOULONS EN SAVOIR PLUS SUR VOTRE EXPÉRIENCE.**

Pour participer à l'étude par entrevues, vous pouvez envoyer un courriel à [nahas.nathalie@courrier.uqam.ca](mailto:nahas.nathalie@courrier.uqam.ca) ou contacter Nathalie Nahas par message privé (<https://www.facebook.com/natnahas/>).

**UQÀM** | Université du Québec à Montréal

## ANNEXE C

### FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

#### FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT DESTINÉ AUX PARTICIPANT.ES DES ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS

**Projet de recherche : « Les consommateurs montréalais de l'Agriculture Soutenue par la Communauté (ASC) : accès et viabilité dans les pratiques quotidiennes. »**

#### IDENTIFICATION

---

Chercheuse responsable du projet : **Nathalie Nahas**

Coordonnés :

Adresse courriel : [nahas.nathalie@courrier.uqam.ca](mailto:nahas.nathalie@courrier.uqam.ca)

Téléphone : xxx

Directeur de recherche : Ugo Lachapelle, Département d'études urbaines et touristiques

Coordonnés :

Adresse courriel : [lachapelle.ugo@uqam.ca](mailto:lachapelle.ugo@uqam.ca)

#### PRÉAMBULE

---

Nous vous invitons à participer à un projet de recherche sur les consommateurs montréalais de l'Agriculture Soutenue par la Communauté (ASC). Avant d'accepter de participer à ce projet, veuillez prendre le temps de comprendre et de considérer attentivement les renseignements qui suivent.

Ce formulaire de consentement vous explique le but de cette étude, les procédures, les avantages, les risques et inconvénients, de même que les personnes avec qui communiquer au besoin. Le présent formulaire de consentement peut contenir des mots que vous ne comprenez pas. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez utiles.

#### BUT ET INFORMATIONS GÉNÉRALES DU PROJET

---

Vous êtes invité (e) à prendre part à ce projet visant à caractériser l'accès et la viabilité pratique de l'agriculture soutenue par la communauté (ASC) pour les consommateurs existants. Par viabilité pratique, on entend l'insertion dans les activités et habitudes quotidiennes, l'organisation des déplacements et les changements aux habitudes alimentaires. La population à l'étude est composée d'adultes (18 ans et +) qui sont abonné.es à une des fermes membre du Réseau des

fermiers de famille, et résident actuellement dans la région métropolitaine de Montréal (ville ou banlieues).

## NATURE DE LA PARTICIPATION

---

En tant que consommateur de panier de fermier de famille, votre tâche consiste à participer à un entretien au cours duquel il vous sera demandé de décrire le processus d'adoption de cette pratique, pour ensuite approfondir les adaptations faites au quotidien pour avoir accès à cette source d'alimentation et, enfin, discuter de votre consommation alimentaire en général. Cette entrevue est enregistrée numériquement avec votre permission et prendra de 30 à 50 minutes de votre temps au maximum. Le lieu (en présentiel ou par téléconférence) et l'heure de l'entrevue sont à convenir avec le responsable du projet. La transcription sur support informatique qui en suivra ne permettra pas de vous identifier.

## AVANTAGES ET RISQUES

---

Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances par une meilleure compréhension de l'impact de l'adoption d'un panier de fermier de famille dans la vie des consommateurs urbains. Il n'y a pas de risque d'inconfort important associé à votre participation à ce projet.

Vous devez cependant prendre conscience que certaines questions pourraient raviver des émotions désagréables liées à une expérience personnelle liée à l'alimentation que vous avez peut-être mal vécue. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question que vous estimez embarrassante sans avoir à vous justifier. Il est de la responsabilité de la chercheuse de suspendre ou de mettre fin à l'entrevue s'il estime que votre bien-être est menacé. Étant donné la nature du projet, il est peu probable que cela ait lieu.

## CONFIDENTIALITÉ

---

Il est entendu que les renseignements recueillis lors de l'entretien resteront confidentiels et que seule la chercheuse de l'UQAM et son directeur de recherche auront accès à votre enregistrement et au contenu de ses transcriptions. Le matériel de recherche ainsi que votre formulaire de consentement seront conservés séparément sous clé par la responsable du projet pour la durée totale du projet. Les enregistrements audio seront détruits une fois les retranscriptions terminées. Les retranscriptions, ainsi que les formulaires de consentement, seront détruites 5 ans après les dernières publications. Toutes les précautions seront adoptées pour éviter le risque d'identification lors de la diffusion des résultats de la recherche. Les résultats seront présentés sous forme agrégée et résumée. Dans le cas où une citation d'un participant serait incluse, les renseignements tels que l'âge, la possession d'une automobile ou le niveau de scolarité, pourront être utilisés par exemple. Dans ces cas, un alias sera attribué au participant cité afin d'éviter toute forme d'identification. Les résultats généraux des analyses seront transmis à tous les participant.es par courriel sécurisé, en s'assurant de conserver l'anonymat des participant.es. Les données relatives à l'adresse ou les données de contact du participant ne seront jamais divulguées et seront détruits une fois les résultats transmis.

## PARTICIPATION VOLONTAIRE

---

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous êtes libre de mettre fin à

vosre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas, les renseignements vous concernant seront détruits. Votre accord à participer implique également que vous acceptez que la responsable du projet puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, mémoire de maîtrise, essai ou thèse, conférences et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement à moins d'un consentement explicite de votre part.

## COMPENSATION FINANCIÈRE

---

Votre participation à ce projet est offerte gratuitement. Un résumé des résultats de recherche vous sera transmis au terme du projet sur demande.

## RESPONSABILITÉ

---

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits, ni ne libérez les chercheurs ou l'institution impliquée de leurs obligations civiles et professionnelles.

## PERSONNES-RESSOURCES

---

Pour toute question additionnelle sur le projet et sur votre participation, vous pouvez communiquer avec la responsable du projet, Nathalie Nahas, au numéro (438) 526 8067. Des questions sur vos droits ? Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE) a approuvé le projet de recherche auquel vous allez participer. Pour des informations concernant les responsabilités de l'équipe de recherche au plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains ou pour formuler une plainte, vous pouvez contacter la coordination du CERPE : la conseillère, Caroline Vrignaud, à [cerpe-pluri@ugam.ca](mailto:cerpe-pluri@ugam.ca) ou [vrignaud.caroline@ugam.ca](mailto:vrignaud.caroline@ugam.ca), 514 987-3000, poste 6188.

## REMERCIEMENTS

---

Votre collaboration est importante à la réalisation de ce projet et nous tenons à vous remercier.

## CONSENTEMENT DU PARTICIPANT

---

Je déclare avoir lu et compris le présent projet, la nature et l'ampleur de ma participation, ainsi que les risques et les inconvénients auxquels je m'expose, tels que présentés dans le présent formulaire. J'ai eu l'occasion de poser toutes les questions concernant les différents aspects de l'étude et de recevoir des réponses à ma satisfaction.

Je, soussigné(e), accepte volontairement de participer à cette étude. Je peux me retirer en tout temps sans préjudice d'aucune sorte. Je certifie qu'on m'a laissé le temps voulu pour prendre ma décision. Je consens à l'enregistrement numérique de l'entretien.

Une copie (signée ou approuvée par retour de message) de ce formulaire d'information et de consentement doit m'être remise.

Prénom Nom

---

Signature électronique

---

Date

**Déclaration de la chercheuse :**

Je, soussigné(e) certifie

- (a) avoir expliqué au signataire les termes du présent formulaire ;
- (b) avoir répondu aux questions qu'il m'a posées à cet égard ;
- (c) lui avoir clairement indiqué qu'il reste, à tout moment, libre de mettre un terme à sa participation au projet de recherche décrit ci-dessus ;
- (d) que je lui remettrai une copie signée et datée du présent formulaire.

---

Prénom Nom

---

Signature électronique

---

Date

**ANNEXE D**  
**PONDÉRATION BASÉE SUR LES CHOIX DE CONSOMMATION ALIMENTAIRE ET DE MOBILITÉ DES**  
**ABONNÉ.E.S**



Abonné	Consommation alimentaire	Mobilité
42F2	<p>(,,,) ferme, t'sé, des fois j'ai utilisé comme un complément entre les deux. (-2)</p> <p>Je préfère, pour l'été, aller directement comme, ils sont ouverts les samedis et dimanches, les Bioloceaux sont sur place (-2). C'était plus comme, aller un peu tous les jours acheter, comme, au marché Maisonneuve deux, trois affaires, puis je retourne... (-2*2)</p>	<p>(...) panier. Quand c'est la journée, on marche ça à pied, ça prend deux minutes à pied. (-2*2) (cette abonnée n'a pas de voiture.)</p> <p>Non, parce que je préfère, pour l'été, aller directement comme, ils sont ouverts les samedis et dimanches, le bioloceaux sont sur place. (...) Je préfère pendant l'été y aller aux Bioloceaux ils sont vraiment à côté toutes les fins de semaine. (...) Non, parce que c'est vraiment à côté. Donc, non. (-2*2)</p>
39F4	<p>(...) les légumes, j'allais spécifiquement dans les fruiteries qui étaient en plus pas forcément à côté de chez nous. (-1)</p> <p>On a quand même beaucoup fréquenté le Marché Jean-Talon... (-2*2)</p> <p>On va à l'épicerie pas très loin de chez nous à pied pour tout ce qui est produits laitiers. (+1)</p> <p>On fait des commandes de vrac pour tout ce qui est sec, on fait des commandes chez NousRire. (-2)</p> <p>La viande, on va la chercher chez le boucher (-1)</p> <p>Quand j'allais au travail, j'avais une poissonnerie pas loin. (-1)</p> <p>Le pain à la boulangerie... (-1)</p> <p>Le marché, le weekend pour compléter ce qui pourrait nous manquer... (-2)</p>	<p>Je me suis inscrite aussi aux paniers d'hiver, il y a trois hivers. Où là, la particularité, c'est qu'il y a quand même beaucoup moins de choix. Donc c'est un peu plus loin de la maison. Donc c'est un peu l'expédition parce que je suis en vélo aussi l'hiver. Je me prends mon gros sac à dos de voyage pour aller chercher parce que les légumes d'hiver, c'est beaucoup de légumes lourds, des légumes racines. (...) Bien dans une semaine, c'est ça, il y a un soir, le mardi ou le mercredi, je vais chercher mes légumes. Donc ça, j'y vais à pied, c'est au bout de la rue. L'hiver, ce panier de légumes, c'est aux deux semaines (-2*2). Et là, je vais le chercher en rentrant du travail en vélo. (-2*2) Et sinon, nous, on va au marché en moyenne une fois par semaine, au marché à vélo... (-2*2) on fait des commandes chez NousRire. C'est le groupe d'achat, je ne sais pas si vous connaissez. Puis ça, on va le chercher soit à pied, soit en vélo. C'est un bon dix, quinze minutes à pied. Sinon en vélo. Qu'est-ce qu'il y a d'autres ? La viande, on va la chercher chez le boucher qui est à environ un bon dix minutes à pied aussi ou en vélo. Puis le poisson, non, ça, on n'en achète pas beaucoup. Quand j'allais au travail, j'avais une poissonnerie pas loin. Mais là, on s'entend que... Donc il y a ça. Qu'est-ce qui nous manque ? Le pain à la boulangerie qui est à quatre minutes de la maison à pied. (...) C'est toujours pareil, les mêmes moyens de transport.</p>

40F1	<p>Je vais au marché Jean-Talon, je fais la grosse affaire puis je m'assure pour avoir deux semaines. (-2)          (...) Je suis un peu intense dans la mesure où moi je suis la personne qui va aller au marché Jean-Talon, qui va aller à la boucherie (-1) là-bas parce que je la trouve meilleure, qui va aller au vrac (-2) Je vais aller à la fromagerie à l'autre place parce que j'aime mieux... (-1)          (...) Métro puis IGA (...) Je vais peu dans les grandes chaînes. Ça peut m'arriver parce que je suis fatiguée, j'ai le rhume puis là je n'ai vraiment pas envie de faire le circuit. (+2)</p>	-4	<p>Je ne possède pas de voiture, donc je suis principalement à vélo ou à pied ou en transport en commun. Mais là c'est l'été, fait que surtout en vélo puis à pied. (-2*2)          Oui. Je fais tout à pied, en transport en commun ou en vélo. J'ai un énorme sac à dos. (-2*2)</p>	-8
31F3	<p>Bien je vais à la fruiterie à côté de chez moi... (-1)          il y a un Aliments Merci, un Méga Vrac proche de chez moi sur Ontario. (-2)          Aussi parfois, je vais au Métro qui est comme peut-être à dix minutes à pied de chez moi. (+2)          Puis aussi, il y a le Marché Maisonneuve qui est un peu plus loin, mais c'est peut-être un quinze minutes à pied. Puis j'y vais surtout l'été... (-2)</p>	-3	<p>C'est environ cinq minutes à pied de chez nous, fait que ça se fait vraiment bien à pied... (-2*2)          Bien je vais à la fruiterie à côté de chez moi, c'est à pied. (...) Aussi parfois, je vais au Métro qui est comme peut-être à dix minutes à pied de chez moi. (...) Parfois, je vais en vélo. Mettons au Marché Maisonneuve, c'est un peu plus loin. Sinon, tous ces déplacements-là, c'est à pied.          C'est super accessible, c'est à cinq minutes à pied de chez moi. (-2*2)</p>	-8
29F1	<p>les commerces que je fréquente le plus, ça va être des épiceries (+1*2), mais aussi beaucoup des épiceries zéro déchet (-2*2).          L'été, les marchés, j'allais beaucoup au marché de mon ami. Je connais d'autres gens aussi qui vendent, qui ont une boulangerie ambulante dans un marché. (-2)          Mais je vais quand même à l'épicerie aussi pour d'autres choses que je ne peux pas trouver dans des commerces plus locaux.</p>	-4	<p>D'habitude, dans un temps normal, je me déplace juste pour aller, bien surtout pour aller travailler. J'habite à Montréal fait que je prends le vélo quand c'est l'été ou le printemps, le transport en commun l'hiver. (...) Mais c'est sûr j'arrêtais à l'épicerie. Il y a des épiceries proches de chez moi ou des pharmacies. Si j'avais des choses à acheter comme ça, j'arrêtais, mais probablement en revenant de travailler, soit en vélo, soit en transport en commun, selon la saison.          (...) (-2*2)          À pied. Je vais juste à l'épicerie puis c'est proche de chez moi, fait que j'y vais à pied. (-2*2)</p>	-8
32F1	<p>assez souvent, le dépanneur en bas de la rue (+1*2) aussi pour la fruiterie, à 30 secondes pour rajouter quelques ingrédients (-1*2).          Je fréquente souvent l'épicerie PA Nature... (-2*2)          je vais au Marché Jean-Talon, Aliments Mercier... (-2)          Il y a de bonnes boucheries puis je préfère acheter un peu de viande chère de temps en temps... (-1)</p>	-7	<p>C'était plutôt mon conjoint qui aimait ça, aller faire l'épicerie et les déplacements alimentaires. Donc on partageait. Mais moi, ça m'arrivait de ne pas le faire pendant une semaine. Mais sinon, c'était peut-être un gros déplacement à l'épicerie en vélo par semaine (-2*2) plus un déplacement au panier de légumes en vélo aussi parce que c'était proche, même en hiver (-2*2). Ou des fois, à pied en hiver (-2*2). Et des fois, oui assez souvent, le dépanneur en bas de la rue</p>	-12

		aussi pour la fruiterie, à 30 secondes pour rajouter quelques ingrédients. (...)	
26H4	<p>donc quand je fais de grosses épiceries comme je suis en train de décrire, aux semaines et demi, c'est soit au PA Nature... (-2*2) Puis sinon je vais au Provigo..... ça c'est pour mes grosses épiceries (+2*2)</p> <p>Puis quand je suis chez moi puis je réalise qu'il me manque un petit truc, je descends sur Mont Royal, il y a un genre de petite fruiterie... (-1)</p>	<p>-1</p> <p>Donc c'est 100 mètres de chez nous. Je prenais mon vélo et des sacoches au fond, et je partais et je mettais les légumes dans des sacoches puis je rentrais chez moi. (...) (-2*2)</p> <p>Je n'ai pas une routine super rigide, disons, pour mon épicerie. J'y vais pas mal, quand j'y vais à vélo, j'ai mes sacoches, quand je vais à pied, ça varie de mon humeur du moment et peut être la météo aussi, sinon je pars avec mon sac à dos et deux sacs réutilisables dans mes mains. (...) (-2*2)</p>	-8
42F4	<p>Je suis abonnée aux paniers aussi où là on peut vraiment choisir ce qu'on veut. (-2)</p> <p>c'est sûr que moi, les fruits, je viens les chercher plus avec Lufa ou les petits marchés locaux (-2).</p> <p>Puis ensuite, pour le reste, je ne sais pas si c'était dans la question, mais je vais en vrac pour tout ce qui est autre que fruits et légumes. (-2)</p> <p>... mon conjoint se déplace dans les supermarchés pour la liqueur,... (+1)</p>	<p>-5</p> <p>Quand je suis arrivée ici, j'ai vu qu'il y avait un point de chute à côté</p> <p>Je vous avoue que si ça avait été très, très loin de chez moi, je n'aurais probablement pas... Bien je ne dis probablement pas. Disons que ça facilite les choses. Je peux très, très bien le faire à pied. (...)</p> <p>On part avec nos sacs à pied. (-2) On y va, ce n'est pas compliqué. C'est avant le souper. On est toujours à la maison. Maintenant qu'on travaille puis que les enfants vont à l'école, bien je vais les chercher. J'ai des sacs dans ma voiture. Donc en finissant l'école, on s'en va là. (+2) Si vraiment il y a encore trop de temps, je dépose puis on part à pied. J'essaie d'y aller à pied, mais si c'est sur mon chemin ou dans mon horaire, je continue avec ma voiture. (...)</p> <p>Je me déplace, par contre, en voiture pour aller chercher mon panier Lufa qui n'est pas très loin, mais comme c'est souvent des grosses quantités, même en vélo, j'ai tenté, mais je suis trop chargée. (+2*2)</p> <p>Donc j'ai essayé aussi le panier bio en vélo. Même si ce n'est pas très loin, beaucoup trop chargé sur mon vélo, c'était difficile. Donc, mais à pied, ça se fait très bien. Les enfants transportent un sac, eux aussi, c'est parfait. Pour ce qui est des denrées qui sont non périssables, je les procure tous chez Aux pois verts. Et là je dois prendre ma voiture parce que j'amène mes contenants.</p>	4

56F2	<p>... on va deux fois à l'épicerie dans une semaine, une épicerie différente. On va tout simplement à une épicerie qui se fait à pied près de chez nous (+1*2) et une autre qui demande à peu près cinq minutes en auto (+1*2).</p> <p>... sur ce parcours-là, pour aller à l'épicerie, on avait déjà la boulangerie artisanale aussi. (-1)</p> <p>Il arrive qu'on achète aussi dans une autre ferme qui n'est pas très loin de chez nous parce que comme je te disais, c'est un milieu de banlieue mais tout de suite à côté, c'est rural. Là, il y a une ferme pas très loin où on peut acheter des trucs qu'on ne trouvait pas tout simplement ou qui sont plus intéressants peut-être. Mais ça, ce n'est pas très fréquent. (-2)</p> <p>Et lorsque je suis arrivée ici, en fait, on est entouré d'un secteur rural, mais il aurait fallu que j'aie me promener un peu d'une ferme à l'autre ou aller, quand il y en a, à des marchés publics qui se tiennent un petit peu moins souvent. Mais il y en a un à Sainte-Julie (-2), sauf qu'avec la pandémie, il a été annulé.</p>	-1	<p>Les points de chute, on a le choix. (...) Donc ça nous oblige à aller faire dix minutes en auto pour se rendre là. (+2*2)</p> <p>(...) On va tout simplement à une épicerie qui se fait à pied près de chez nous (-2) et une autre qui demande à peu près cinq minutes en auto. (...) (+2)</p> <p>Sauf l'épicerie la plus près de chez moi, elle est à 800 mètres, alors je le fais à pied.</p>	4
47F1	<p>J'ai également souscrit a NousRire pour acheter du vrac. (-2)</p> <p>Moi aussi ce qui me plaît beaucoup c'est que le point de chute c'est le marché Angus... parce qu'il y a d'autres fermiers qui sont là, il y a du fromage et du pain qui sont là, donc en voyant ce que j'ai dans mon panier je peux compléter. (-2)</p> <p>avant, je pouvais quand même aller faire un tour au marché Jean Talon... (-2)</p> <p>Dans mon quartier, j'ai un supermarché qui est à deux rues de chez moi (+2), puis sur la rue Masson, a dix minutes de marche, il y a une épicerie en vrac qui a agrandi qui était même très accessible pendant le confinement. (-2)</p> <p>je vais pratiquement plus au supermarché qui est accessible à pied à côté de chez moi.</p>	-6	<p>D'autant plus que c'est le point de chute que j'ai pris, est tout près de chez moi donc je peux y aller à pied ou à bicyclette. (...) Donc une fois par semaine, je vais chercher mes fruits et légumes à pied ou en bicyclette. (-2*2)</p> <p>(...) C'est sûr que ça a réduit le nombre de déplacements. Pendant l'hiver, je prenais ma voiture quand la journée n'était pas belle. De chez moi, le point de chute se faisait difficilement en transport en commun. J'ai une voiture, mais je prends quand même la carte mensuelle de la STM, j'ai une bicyclette et je marche. (+2) (...) Mais je suis allée quand même à pied (-2), mais c'est sûr que j'ai dû prendre la voiture, ce que je déplorais. (...) Mais dès que le printemps est arrivé j'ai pu terminer la saison à vélo, tandis que pour l'été, je peux le faire à bicyclette ou à pied, ce qui m'arrange beaucoup. A bicyclette, c'est à dix minutes, donc c'est vraiment très près. Fait que ça a changé du fait qu'avant, je pouvais quand même aller faire un tour au marché jean talon, et depuis que j'ai déménagé dans Rosemont, j'y vais de moins en moins. J'ai fini par même éliminer ce déplacement la que je faisais en voiture.</p> <p>Au global, de prendre le panier l'été, ça a réduit de beaucoup l'ensemble de mes déplacements en voiture. Dans mon quartier, j'ai un supermarché qui est à deux rues de chez moi, puis sur la rue</p>	-8

		<p>Masson, à dix minutes de marche, il y a une épicerie en vrac qui a agrandi qui était même très accessible pendant le confinement. Donc c'est ça, tous mes déplacements pour l'alimentation, je peux les faire soit à bicyclette ou à pied. (-2*2)</p>	
<p><b>51F4</b></p>	<p>on va dans deux supermarchés différents selon le type de produits qu'on achète.... on va au Costco une fois par deux ou trois semaines pour acheter les denrées qu'on peut acheter en grandes quantités, qu'on peut garder en réserve finalement. (+2) L'autre marché va dépendre un peu des saisons. Souvent c'est au Adonis (+2) ou des fois c'est au Maxi. (+2)</p>	<p>Les deux supermarchés qu'on fréquente, on utilise la voiture parce qu'ils sont loin de chez nous (+2*2). Le panier bio, ça dépendait des journées. Il y a journées où j'ai pris la voiture, soit parce que je revenais d'un autre endroit puis que c'était plus facile comme ça. (+2) Sinon, ça arrivait aussi une journée où j'ai pris la voiture parce qu'il faisait juste vraiment trop chaud pour même envisager de marcher. C'était pendant la canicule. Le reste du temps, je me suis déplacée en vélo pour le panier (-2), mais les autres courses se font en voiture automatiquement.</p>	<p>4</p>
<p><b>30F3</b></p>	<p>...on allait à un marché alimentaire à Galeries d'Anjou. Puis après on allait aussi à une fruiterie. Avant, on y allait à chaque semaine, une fois par semaine, et à la fruiterie et à l'épicerie IGA. Mais maintenant, on va à l'IGA une fois par semaine (+2*2), mais la fruiterie dans le jour, on y va peut-être aux trois semaines (-1). Je porte plus attention pour aider les commerces locaux. Je supporte</p>	<p>Avant les paniers, je prenais toujours l'auto puis on allait à un marché alimentaire à Galeries d'Anjou. (...) Mais maintenant, il y a toujours les paniers aussi une journée, mais l'épicerie change dans la semaine. Puis pour les paniers, je vais à pied (-2) quand il fait beau. (+2) Puis je continue à aller en auto à ??? (+2*2)</p>	<p>4</p>

	<p>des paniers à l'épicerie zéro déchet. Mais des fois je n'ai pas le temps de le faire. (-2)</p>			
61F4	<p>... moi, j'allais beaucoup à Super C (+2*2) parce que ce n'est pas cher, il y a une certaine variété, mais il y a aussi la possibilité d'acheter en gros. Mais j'allais aussi dans le coin à Mayrand (+2). C'est un entrepôt pour les commerçants, mais on pouvait y aller. Puis là aussi, c'est comme un peu entreposage. Mais là, j'achetais des produits ciblés. Il a fallu qu'on aille chez Adonis sur Sauvé (+2). On achetait ces pâtés-là. Fait que quand ils ont ouvert une succursale ici, bien là, on est allé là et ça l'a amené, bon, on va acheter les fruits et légumes là aussi. ... vous avez ces trois magasins-là, mais Super C, c'est en premier. Alors là, j'ai commencé à délaissier les viandes de chez Super C pour aller acheter dans un boucher puis amener mes contenants. (-1) ... moi, je l'achète dans une boulangerie, mon pain intégral. (-1) ... moi, je trouve, le problème avec Costco, c'est le suremballage, mais c'est Daniel qui va chez Costco. (+2)</p>	8	<p>Oui, c'est ça. Donc c'est sûr que je réserve le jeudi, 4 heures et quart, pour aller chercher le panier de fermier. (...) Fait que ça allait bien. Le fait que j'y allais en vélo. (-2) Si la petite-fille est là, je vais y aller en auto (+2). Mais sinon, ça va bien. L'été, ça va mieux. L'hiver, il fallait que j'y aille en voiture, mais pour la gestion du temps, ça allait bien vu que c'est proche. (+2*2) (...) Donc on va plus souvent faire l'épicerie en vélo autant que possible. (-2*2) (...) Avant, je faisais la commande avec l'auto quand tous les enfants étaient à la maison. La commande était trop grosse. Maintenant qu'on est trois, trois et demi, quatre, bien là, je vais y aller plus souvent puis j'essaie d'y aller en vélo. Fait que ça, c'est un principe que j'ai intégré aussi les paniers de fermiers, mais seulement quand ça commencé pour l'été parce que l'hiver, je ne peux pas le faire vraiment. Je ne me déplace pas en vélo l'hiver, j'ai trop peur de tomber avec la neige ou la glace. Alors donc là, l'hiver, je vais y aller soit à pied, faire mon épicerie à pied. (...) Alors là, on est dans une transition, si on veut, présentement, pour faire mon épicerie. L'hiver, j'essaie d'y aller plus souvent à pied. Je suis allée quand même à pied. (...) Mais d'y aller à pied plus souvent pour des petites commandes, je ne suis pas tout à fait rendu là. Peut-être à un moment donné, je vais m'y rendre. (...) Souvent en vélo, mais l'hiver, c'est en auto (+2) ou à pied.</p>	2

31F2	<p>Ça se déroule pas mal entre le panier et l'épicerie pour les produits complémentaires. (+1*2) Mais on va beaucoup moins à l'épicerie. Puis on va y aller peut-être une à deux fois par semaine, selon ce qui manque comme ingrédients.</p>	2	<p>Oui. Bien lorsqu'on était dans Côte-des-Neiges, le point de chute était à distance de marche, donc c'était juste une petite marche. On allait chercher le panier et on avait la chance d'avoir une épicerie en face de la maison, de l'autre côté de la rue. Donc tous les déplacements ou presque liés à l'alimentation, c'était à pied. (...) Là depuis un mois, où on est dans la Petite Bourgogne, le point de chute se trouve plus loin de notre domicile. Donc j'ai pris l'habitude d'y aller en vélo. (-2*2) Et l'épicerie, pareil. C'est plus accessible en vélo qu'à distance de marche. Donc c'est ça la différence majeure. Donc c'est encore en mobilité active, en transport actif. Mais je prends plus le vélo que la marche toutefois. Essentiellement le vélo et la marche. On prend très peu la voiture pour les déplacements à Montréal. Mon copain a une voiture parce que pour le travail, ça lui arrive d'en avoir besoin, Mais ici à Montréal, on ne l'utilise pas vraiment pour ce genre de déplacements-là. (-2*2)</p>	-8
26F2	<p>Euh, l'épicerie j'y vais peut-être une fois par semaine, pour acheter, comme, du lait, des trucs comme ça, qu'il n'y a pas dans le panier. (+1*2)</p>	2	<p>Ok. Pour le panier, j'y vais à pied parce que c'est vraiment à cinq minutes de chez moi. Mais j'habitais dans le mile-end avant, et tout était plus loin. Là j'y allais à vélo. C'était un autre point de chute. Autrement, je me déplace pas mal systématiquement à vélo ou en autobus. (-2*2) J'y vais à pied. J'ai tous les commerces vraiment à proximité de chez moi. C'est très rare que je me déplace dans un périmètre plus large pour faire des courses. (-2*2)</p>	-8

38F4	<p>... on se sert beaucoup des petites épiceries à côté de chez nous pour tout ce qui est plus l'épicerie sèche. (+1*2) Les légumes, c'était aussi une fruiterie à côté de chez nous (-1).</p> <p>... mon chum fait quand même des épiceries de temps en temps, mais ça, c'est pareil, c'est plus pour de l'épicerie sèche ou autre chose. Il fait de temps en temps, il a une carte Costco où ça arrive que de temps en temps, il aille à Costco. Mais en fait, quand je dis de temps en temps, c'est quand même régulier, mais c'est peut-être une fois par mois, pour certaines choses que c'est plus intéressant pour la famille. (+2)</p> <p>Mon chum avait, là, on a eu un peu moins l'opportunité, mais je pense qu'on en a encore quand même, il achète à une ferme aussi. Sur son lieu de travail, il y a une ferme qui vient livrer directement. (-2)</p> <p>Mais on achète aussi de la viande dans des épiceries aussi. (+1) Et boucheries aussi. (-1)</p>	<p>Mais on se sert beaucoup des petites épiceries à côté de chez nous pour tout ce qui est plus l'épicerie sèche. Les légumes, c'était aussi une fruiterie à côté de chez nous. (...) Donc après, c'est plus des petites épiceries qu'on a sur... moi, j'ai la chance d'être à côté de Masson où il y a beaucoup d'épiceries quand même à côté. Puis ça arrive, mon chum fait quand même des épiceries de temps en temps, mais ça, c'est pareil, c'est plus pour de l'épicerie sèche ou autre chose. Il fait de temps en temps, il a une carte Costco où ça arrive que de temps en temps, il aille à Costco. Mais en fait, quand je dis de temps en temps, c'est quand même régulier, mais c'est peut-être une fois par mois, pour certaines choses que c'est plus intéressant pour la famille. (+2), Mais autrement, c'est beaucoup, plutôt les petites épiceries autour de chez nous. (-2*2) Et puis là, bien avec le panier de légumes, pour les légumes, c'est là. Je pense que c'est quand même ça.</p> <p>Et comme c'est proche de chez nous, donc oui, je n'ai pas répondu à ça, mais ça arrive, si on est dernière minute, qu'on y aille en char. (+2) C'est ce qui est arrivé une fois. Ou parce qu'on avait autre chose après, donc on avait un autre événement après et on n'avait pas le temps de repasser à la maison, donc on avait pris une glacière puis on a tout mis dans une glacière, pour être sûr qu'ils conservent la fraîcheur. Mais autrement, on y va à vélo parce que ce n'est pas loin.</p> <p>0 Donc ça, moi, je trouve ça super. (-2*2)</p>	-4
------	---	---	----

**Légende**

- Les choix de consommation alimentaire spécialisée ou alternative sont verts
- Les choix de mobilité active sont verts
- Les choix de consommation alimentaire généraliste sont oranges
- Les choix de mobilité en voiture sont oranges



## ANEXE E

### MENTIONS AUX DISTANCES PARCOURUES PAR LES ABONNÉ.ES

#### Type 1

**42F2** — « Je préfère pendant l'été y aller aux Bioloaux, ils sont vraiment **à côté** toutes les fins de semaine. »

**39F4** — « Bien dans une semaine, c'est ça, il y a un soir, le mardi ou le mercredi, je vais chercher mes légumes. Donc ça, j'y vais à pied, c'est **au bout de la rue**. L'hiver, ce panier de légumes, c'est aux deux semaines. Et là, je vais le chercher en rentrant du travail en vélo. Et sinon, nous, on va au marché en moyenne une fois par semaine, au marché à vélo. On va chercher pour compléter un peu avec ce qui peut nous manquer. Puis on va à l'épicerie **pas très loin de chez nous** à pied pour tout ce qui est produits laitiers. C'est vraiment pour les produits laitiers. Et ça, on fait des commandes de vrac pour tout ce qui est sec, on fait des commandes chez NousRire. C'est le groupe d'achat, je ne sais pas si vous connaissez. Puis ça, on va le chercher soit à pied, soit en vélo. **C'est un bon dix, quinze minutes à pied**. Sinon en vélo. Qu'est-ce qu'il y a d'autres ? La viande, on va la chercher chez le boucher qui est à environ **un bon dix minutes à pied** aussi ou en vélo. Puis le poisson, non, ça, on n'en achète pas beaucoup. Quand j'allais **au travail**, j'avais une poissonnerie **pas loin**. Mais là, on s'entend que... Donc il y a ça. Qu'est-ce qui nous manque ? Le pain à la boulangerie qui est à **quatre minutes de la maison à pied**. C'est en temps normal, donc on fait comme ça. Bien généralement, c'est ça, avant le COVID, on fait des courses quasiment tous les jours. Parce qu'à chaque fois, il nous manque un petit truc. Alors comme il y a l'épicerie **qui n'est pas loin**, on complète. »

**31F3** — « Bien je vais à la fruiterie **à côté de chez moi**, c'est à pied. C'est peut-être à deux minutes à pied de chez moi. **Je suis vraiment chanceuse, j'ai accès à plusieurs commerces de proximité**. C'est ça, j'ai une petite fruiterie que je peux avoir accès. J'y vais peut-être une fois par semaine pour compléter mon panier, surtout avec des fruits et autres. Ils ont quand même d'autres produits que juste des fruits et légumes. Fait que je fais une petite épicerie par semaine, là. Puis sinon, ce n'est pas nécessairement à chaque semaine, mais une fois aux deux semaines peut-être, je vais aussi, il y a un Aliments Merci **(450 m)**, un Méga Vrac **(550 m)** proche de chez moi sur Ontario. Fait que ça aussi, je fais plusieurs commerces différents, pas nécessairement à chaque semaine, selon ce que je trouve qui est plus... parce que ce sont des produits qui sont différents. Puis des fois, tel produit est plus abordable à telle place ou je peux l'avoir en vrac à cette place-là. Fait que je fais souvent différents endroits pour mon épicerie. Aussi parfois, je vais au Métro **(650 m)** qui est comme peut-être à dix minutes à pied de chez moi. J'y vais un peu moins souvent. J'essaie de plus aller dans les petits commerces, mais il y a des choses que je ne trouve pas nécessairement à d'autres endroits. Puis aussi, il y a le Marché Maisonneuve **(1,4 km)** qui est un peu plus loin, mais c'est peut-être un quinze minutes à pied. Puis j'y vais surtout l'été pour des petits fruits ou je ne sais pas, des tomates ou des choses comme ça que j'ai moins accès, en plus grande quantité. Souvent, quand je veux avoir accès à de grandes quantités de fruits ou légumes, ils sont meilleur marché, je vais au Marché Maisonneuve. Parfois, je vais en vélo. Mettons au Marché Maisonneuve, **c'est un peu plus loin**. »

**32F1** — « Mais sinon, c'était peut-être un gros déplacement à l'épicerie en vélo par semaine plus un déplacement au panier de légumes en vélo aussi parce que **c'était proche**, même en hiver. Ou des fois, à pied en hiver. Et des fois, oui assez souvent, le dépanneur **en bas de la rue** aussi pour la fruiterie, à 30 secondes pour rajouter quelques ingrédients. (...) Je fréquente souvent l'épicerie PA Nature parce qu'au niveau du budget, c'est très bon. C'est ce qui me correspond bien. **C'est proche de chez nous aussi**. Moi, j'aime bien qu'on soit... je n'ai pas envie de me déplacer à l'autre bout de la ville pour faire mon épicerie, donc le plus proche avec des prix bien, pour leur offre de produits bios aussi et de santé. »

**26H4** — « Ah oui, mes déplacements alimentaires, donc quand je fais de grosses épiceries comme je suis en train de décrire, aux semaines et demi, c'est soit au PA Nature sur Park (**1,4 km**) j'y vais en vélo parce que c'est une pas pire distance à pied ça fait un peu long. Puis sinon je vais au Provigo (**500 m**), qui est à l'autre cote du parc laurier par rapport à où j'habite, qui est comme Laurier puis Brebeuf, genre... ça c'est pour mes grosses épiceries. Puis quand je suis chez moi puis je réalise qu'il me manque un petit truc, je descends sur mont total, il y a un genre de petite fruiterie. Avant d'avoir mon panier, j'essaie d'acheter le plus mes fruits et légumes là pour éviter le plus possible de donner mon argent à un Provigo, disons. Puis je vais la, mais mettons pour les autres, tout ce qui n'est pas fruit et légume, c'est comme un peu moins intéressant du point de vue financier, mettons, mon budget ne me le permet pas tout le temps. Mais c'est ça, s'il me manque un petit truc et je n'ai pas envie de marcher jusqu'au Provigo je vais jusqu'à mont royal parce que c'est un peu plus proche. Puis ça, je pense que je ne saurais pas dire la fréquence avec laquelle j'y vais parce que c'est plus quand je réalise qu'il me manque un truc. Donc au final, je vais moins souvent à cette petite fruiterie là depuis que j'ai mon panier. Parce que c'était l'endroit où j'achetais le plus mes fruits et légumes. Peut-être, mettons 4 à 6 fois depuis le mois d'avril, j'y suis allé. »

**47F1** — « Dans mon quartier, j'ai un supermarché qui est à **deux rues** de chez moi, puis sur la rue Masson, **a dix minutes de marche**, il y a une épicerie en vrac qui a agrandi qui était même très accessible pendant le confinement. Donc c'est ça, tous mes déplacements pour l'alimentation, je peux les faire soit à bicyclette ou à pied. Puis j'en fais moins maintenant en ayant presque tous mes fruits et légumes pour la semaine avec un seul déplacement. D'autant plus que c'est dans un marché, je peux compléter, je n'ai presque pas... je vais pratiquement plus au supermarché qui est accessible à pied **à côté de chez moi**. »

## Type 2

**42F4** — « Je me déplace, par contre, en voiture pour aller chercher mon panier Lufa qui n'est **pas très loin**, mais comme c'est souvent des grosses quantités, même en vélo, j'ai tenté, mais je suis trop chargée. (...) Pour ce qui est des denrées qui sont non périssables, je les procure tous chez Aux pois verts (**1,8 km**). Et là je dois prendre ma voiture parce que j'amène mes contenants. Fait que j'y vais une fois semaine environ. »

**56F2** — « Normalement, on va deux fois à l'épicerie dans une semaine, une épicerie différente. On va tout simplement à une épicerie qui se fait à pied **près de chez nous** et une autre qui demande à peu près **cinq minutes en auto**. À peu près. Et le panier se trouve à ajouter une troisième sortie. (...) Sauf l'épicerie la plus près de chez moi, elle est à **800 mètres**, alors je le fais à pied. »

## Type 3

**31F2** — « Bien lorsqu'on était dans Côte-des-Neiges, le point de chute était à **distance de marche**, donc c'était juste une petite marche. On allait chercher le panier et on avait la chance d'avoir une épicerie **en face de la maison, de l'autre côté de la rue**. Donc tous les déplacements ou presque liés à l'alimentation, c'était à pied. On ne mange pas beaucoup au restaurant non plus. Des fois, on prend les trucs pour emporter, mais ça aussi, tout était à **distance de marche**. Là depuis un mois, où on est dans la Petite Bourgogne, le point de chute se trouve **plus loin de notre domicile**. Donc j'ai pris l'habitude d'y aller en vélo. Et l'épicerie, pareil. »

**26F2** — « J'y vais à pied. J'ai tous les commerces vraiment à **proximité** de chez moi. C'est très rare que je me déplace dans un périmètre plus large pour faire des courses. »

**38F4** — « Mais on se sert beaucoup des petites épiceries **à côté** de chez nous pour tout ce qui est plus l'épicerie sèche. Les légumes, c'était aussi une fruiterie **à côté de chez nous**. Cet hiver, on est allé se fournir beaucoup. Mais là, depuis, bien c'est ça, là au moins, tout ce qui est comme légumes, en règle générale, on ne rachète pas grand-chose. Sauf si vraiment, on veut quelque chose en particulier qu'on n'a plus ou qui n'est pas

dans le panier. Donc pour ce qui est des légumes, ça fait que c'est comme si justement, on se fournissait d'une shot pour tous les légumes. Donc après, c'est plus des petites épiceries qu'on a sur... moi, j'ai la chance d'être à côté de Masson où il y a beaucoup d'épiceries quand même à côté. Puis ça arrive, mon chum fait quand même des épiceries de temps en temps, mais ça, c'est pareil, c'est plus pour de l'épicerie sèche ou autre chose. Il fait de temps en temps, il a une carte Costco où ça arrive que de temps en temps, il aille à Costco (9 km). Mais en fait, quand je dis de temps en temps, c'est quand même régulier, mais c'est peut-être une fois par mois, pour certaines choses que c'est plus intéressant pour la famille. Mais autrement, c'est beaucoup, plutôt les petites épiceries autour de chez nous. Et puis là, bien avec le panier de légumes, pour les légumes, c'est là. Je pense que c'est quand même ça. »

#### Type 4

**51F4** — « Je dirais que présentement, on se déplace... Ok, donc si je compte les paniers. Alors ça va faire, il y a trois déplacements qui sont reliés à aller faire les courses pour l'alimentation chez nous parce qu'on va dans deux supermarchés différents selon le type de produits qu'on achète. Les deux supermarchés qu'on fréquente, on utilise la voiture parce qu'ils sont loin de chez nous. »

**30F3** — « Avant les paniers, je prenais toujours l'auto puis on allait à un marché alimentaire à Galeries d'Anjou (4 km). Puis après on allait aussi à une fruiterie après, mais maintenant... Avant c'était comme notre petite ronde qu'on organisait la fin de semaine. Mais il y avait toujours une fin de semaine où on faisait comme plusieurs endroits. Mais maintenant, il y a toujours les paniers aussi une journée, mais l'épicerie change dans la semaine. Puis pour les paniers, je vais à pied quand il fait beau. Puis je continue à aller en auto à (...) »

**61F4** — « ... moi, j'allais beaucoup à Super C (2,3 km) parce que ce n'est pas cher, il y a une certaine variété, mais il y a aussi la possibilité d'acheter en gros. Mais j'allais aussi dans le coin à Mayrand (5 km). C'est un entrepôt pour les commerçants, mais on pouvait y aller. Puis là aussi, c'est comme un peu entreposage. Mais là, j'achetais des produits ciblés. Il a fallu qu'on aille chez Adonis sur Sauvé (14,3 km). On achetait ces pâtés-là. Fait que quand ils ont ouvert une succursale ici (2,1 km), bien là, on est allé là et ça l'a amené, bon, on va acheter les fruits et légumes là aussi. (...) vous avez ces trois magasins-là, mais Super C, c'est en premier. (...) Alors là, j'ai commencé à délaissier les viandes de chez Super C pour aller acheter dans un boucher puis amener mes contenants. (...) moi, je l'achète dans une boulangerie, mon pain intégral. (...) moi, je trouve, le problème avec Costco, c'est le suremballage, mais c'est Daniel qui va chez Costco (4,4 km).

## BIBLIOGRAPHIE

- Anadón, M. et Savoie Zajc, L. (2009). Introduction. *Recherches qualitatives*, 28(1), 1-7.  
<https://doi.org/10.7202/1085318ar>
- Anadón, M. (2006). La recherche dite « qualitative » : de la dynamique de son évolution aux acquis indéniables et aux questionnements présents. *Recherches qualitatives*, 26(1), 5.  
<https://doi.org/10.7202/1085396ar>
- Apparicio, P., Cloutier, M.-S. et Shearmur, R. (2007). The case of Montréal's missing food deserts: Evaluation of accessibility to food supermarkets. *International Journal of Health Geographics*, 6(1), 4. <https://doi.org/10.1186/1476-072X-6-4>
- Aubé, J et Marquis, M. (2012), « Mangez frais, mangez près- Circuits courts de distribution de légumes et saines habitudes de vie. » 169 p.
- Beauvais, J.-M., Dufour, J.-G., Thévenon, J., Mille, M.-N., Routhier, J.-L. et Segalou, E. (2003). Évolution du commerce et utilisation de la voiture. Distribution des biens de consommation et usage de la voiture particulière pour motif achats dans les agglomérations françaises. Rapport final. *Working Papers*. <https://ideas.repec.org//p/hal/wpaper/halshs-00628745.html>
- Bertrand, L., Thérien, F. et Cloutier, M.-S. (2008). Measuring and Mapping Disparities in Access to Fresh Fruits and Vegetables in Montréal. *Canadian Journal of Public Health / Revue Canadienne de Santé Publique*, 99(1), 6-11. <https://doi.org/10.17269/cjph.99.1582>
- Bisogni, C. A., Jastran, M., Shen, L. et Devine, C. M. (2005). A biographical study of food choice capacity: standards, circumstances, and food management skills. *Journal of Nutrition Education and Behavior*, 37(6), 284-291. [https://doi.org/10.1016/s1499-4046\(06\)60158-9](https://doi.org/10.1016/s1499-4046(06)60158-9)
- Brisebois, É., et René, A. (2018). *Portrait des systèmes alimentaires alternatifs au Québec : enjeux, organisation et défis* (n° 3). Contribution de la chaire de recherche sur la transition écologique. <https://chairetransition.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/48/2018/09/Portrait-des-systemes-alimentaires-alternatifs-au-Quebec-enjeux-organisation-et-defis.pdf>

- Brisebois, É. (2017). *Répertoire des initiatives alternatives du système agroalimentaire montréalais*. Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique. Contributions de la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique no 1. [En ligne]. <https://chairetransition.esg.ugam.ca/wp-content/uploads/sites/48/2017/09/R%C3%A9pertoire-des-initiatives-alternatives-du-syst%C3%A8me-agroalimentaire-montrealais.pdf>
- Brons, A. et Oosterveer, P. (2017). Making Sense of Sustainability: A Practice Theories Approach to Buying Food. *Sustainability*, 9(3), 467. <https://doi.org/10.3390/su9030467>
- Brown, C. et Miller, S. (2008). The Impacts of Local Markets: A Review of Research on Farmers Markets and Community Supported Agriculture (CSA). *American Journal of Agricultural Economics*, 90(5), 1298-1302. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8276.2008.01220.x>
- Brown, E., Dury, S. et Holdsworth, M. (2009). Motivations of consumers that use local, organic fruit and vegetable box schemes in Central England and Southern France. *Appetite*, 53(2), 183-188. <https://doi.org/10.1016/j.appet.2009.06.006>
- Brunori, G., Galli, F., Barjolle, D., van broekhuizen, R., Colombo, L., Giampietro, M., Kirwan, J., Lang, T., Mathijs, E., Maye, D., Roest, K., Rougoor, C., Schwarz, J., Schmitt, E., Smith, J., Stojanović, Ž., Tisenkopfs, T. et Touzard, J.-M. (2016). Are Local Food Chains More Sustainable than Global Food Chains? Considerations for Assessment. *Sustainability*, 8. <https://doi.org/10.3390/su8050449>
- Bougherara, D., Grolleau, G. et Mzoughi, N. (2009). Buy local, pollute less: What drives households to join a community supported farm? *Ecological Economics*, 68(5), 1488-1495. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2008.10.009>
- Carolan, M. (2017). More-than-Active Food Citizens: A Longitudinal and Comparative Study of Alternative and Conventional Eaters: More-than-Active Food Citizens. *Rural Sociology*, 82(2), 197-225. <https://doi.org/10.1111/ruso.12120>
- Cerrada-Serra, P., Moragues-Faus, A., Zwart, T. A., Adlerova, B., Ortiz-Miranda, D. et Avermaete, T. (2018). Exploring the contribution of alternative food networks to food security. A comparative analysis. *Food Security*, 10(6), 1371-1388. <https://doi.org/10.1007/s12571-018-0860-x>

- Chaput, S., Mercille, G., Drouin, L. et Kestens, Y. (2018). Promoting access to fresh fruits and vegetables through a local market intervention at a subway station. *Public Health Nutrition*, 21(17), 3258-3270. <https://doi.org/10.1017/S1368980018001921>
- Chiffolleau, Y. et Dourian, T. (2020). Sustainable Food Supply Chains: Is Shortening the Answer? A Literature Review for a Research and Innovation Agenda. *Sustainability*, 12(23), 9831. <https://doi.org/10.3390/su12239831>
- Clifton, K. J. (2004). Mobility Strategies and Food Shopping for Low-Income Families: A Case Study. *Journal of Planning Education and Research*, 23(4), 402-413. <https://doi.org/10.1177/0739456X04264919>
- Coley, D., Howard, M. et Winter, M. (2009). Local food, food miles and carbon emissions: A comparison of farm shop and mass distribution approaches. *Food Policy*, 34(2), 150-155. <https://doi.org/10.1016/j.foodpol.2008.11.001>
- Cox, R., Holloway, L., Venn, L., Dowler, L., Hein, J. R., Kneafsey, M. et Tuomainen, H. (2008). Common ground? Motivations for participation in a community-supported agriculture scheme. *Local Environment*, 13(3), 203-218. <https://doi.org/10.1080/13549830701669153>
- Cummins, S., Flint, E. et Matthews, S. A. (2014). New Neighborhood Grocery Store Increased Awareness Of Food Access But Did Not Alter Dietary Habits Or Obesity. *Health Affairs*, 33(2), 283-291. <https://doi.org/10.1377/hlthaff.2013.0512>
- Dortier, J.-F. (2013). *Le dictionnaire des sciences sociales*. « Sciences humaines » éd.
- Drouin, S., Hamelin, A.-M. et Ouellet, D. (2009). Economic access to fruits and vegetables in the greater Quebec City: do disparities exist ? *Canadian Journal of Public Health = Revue Canadienne De Sante Publique*, 100(5), 361-364.
- Dubuisson-Quellier, S. (2006). De la routine à la délibération. *Rezeaux*, 135136(1), 253-284. <http://www.cairn.info/revue-rezeaux1-2006-1-page-253.htm>

Dubuisson-Quellier, S. S. et Plessz, M. M. (2013). La théorie des pratiques : Quels apports pour l'étude sociologique de la consommation ? *Sociologie*, 4(4), 451-469.

Duchemin, E. (2021). *L'apport alimentaire de l'agriculture urbaine sociale des villes en temps de crise : le cas de Montréal* [Billet]. *AgriUrbain*. <https://agriurbain.hypotheses.org/4739>

Durif, F. et Boivin, C. (2020). *Baromètre de la consommation responsable. ÉDITION SPÉCIALE 2020 VIGIE CONSO COVID-19*. Observatoire de la Consommation Responsable, ESG Uqam. [https://ocresponsable.com/wp-content/uploads/2020/11/BCR\\_2020\\_Final\\_V2.pdf](https://ocresponsable.com/wp-content/uploads/2020/11/BCR_2020_Final_V2.pdf)

Evans, D. (2012). Beyond the Throwaway Society: Ordinary Domestic Practice and a Sociological Approach to Household Food Waste. *Sociology*, 46(1), 41-56. <https://doi.org/10.1177/0038038511416150>

Evans, D., McMeekin, A., Southerton, D. (2012). *The Habits of Consumption* (vol. 12). University of Helsinki, Helsinki Collegium for Advanced Studies.

Food and Agriculture Organization of the United Nations (dir.). (2017). *The future of food and agriculture: trends and challenges*. Food and Agriculture Organization of the United Nations.

*FAO Framework for the Urban Food Agenda*. (2019). FAO. <https://doi.org/10.4060/ca3151en>

Galt, R. E., Bradley, K., Christensen, L. O. et Munden-Dixon, K. (2019). The (un)making of "CSA people": Member retention and the customization paradox in Community Supported Agriculture (CSA) in California. *Journal of Rural Studies*, 65, 172-185. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2018.10.006>

Gram-Hanssen, K. (2009). Standby Consumption in Households Analyzed With a Practice Theory Approach. *Journal of Industrial Ecology*, 14(1), 150-165. <https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2009.00194.x>

- Habrias, V. (2010). Adhésion à une Amap et apprentissage des consommateurs. *Pour*, N° 205-206(2), 275-284. <http://www.cairn.info/revue-pour-2010-2-page-275.htm>
- Halkier, B. (2009). A practice theoretical perspective on everyday dealings with environmental challenges of food consumption. *Anthropology of food*, (S5). <https://doi.org/10.4000/aof.6405>
- Handy, S. et Clifton, K. (2001). Local Shopping as a Strategy for Reducing Automobile Travel. *Transportation*, 28, 317-346. <https://doi.org/10.1023/A:1011850618753>
- Hani, M. (2009). Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles : Le cas de l'agglomération du Havre. *Géocarrefour*, (1-2), 113-121. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.7261>
- Hanson, K. L., Garner, J., Connor, L. M., Jilcott Pitts, S. B., McGuirt, J., Harris, R., Kolodinsky, J., Wang, W., Sitaker, M., Ammerman, A. et Seguin, R. A. (2019). Fruit and Vegetable Preferences and Practices May Hinder Participation in Community-Supported Agriculture Among Low-Income Rural Families. *Journal of Nutrition Education and Behavior*, 51(1), 57-67. <https://doi.org/10.1016/j.jneb.2018.08.006>
- Hayden, J. et Buck, D. (2012). Doing community supported agriculture: Tactile space, affect and effects of membership. *Geoforum*, 43(2), 332-341. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2011.08.003>
- Institute for Global Environmental Strategies, Aalto University, and D-mat Ltd. 2019. 1.5-Degree Lifestyles: Targets and Options for Reducing Lifestyle Carbon Footprints. Technical Report. Institute for Global Environmental Strategies, Hayama, Japan
- Jacques, J. (2009). *Sens et portée de la consommation responsable chez les jeunes* [Thèse ou essai doctoral accepté, Université du Québec à Montréal]. <https://archipel.uqam.ca/2064/>
- Jiao, J., Moudon, A. V. et Drewnowski, A. (2011). Grocery Shopping : How Individuals and Built Environments Influence Choice of Travel Mode. *Transportation Research Record : Journal of the Transportation Research Board*, 2230(1), 85-95. <https://doi.org/10.3141/2230-10>



Jones, K. and Hernandez, T., "Dynamics of the Canadian Retail Environment" ; Bunting, T. and Fillion, P. (eds.) *Canadian Cities in Transitions*, Oxford University Press, Toronto, Canada, 2006.

Jourdan, G. (s. d.). *Débat public sur le grand contournement autoroutier de Toulouse*, 38.

Kieffer, L. et Audard, F. (2014). Modéliser les chaînes de déplacements : reconstruire la mobilité quotidienne à travers le prisme des déplacements secondaires. Colloque CIST.  
<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01149397>

Lavolette, J. (2020). *L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences*. Fondation David Suzuki. <https://fr.davidsuzuki.org/publication-scientifique/letat-de-lautomobile-au-quebec-constats-tendances-et-consequences/>

Lamine, C. et Perrot, N. (2008). *Les AMAP : un nouveau pacte entre producteurs et consommateurs ?* Yves Michel.

Lang, K. B. (2005). Expanding Our Understanding of Community Supported Agriculture (CSA): An Examination of Member Satisfaction. *Journal of Sustainable Agriculture*, 26(2), 61-79.  
[https://doi.org/10.1300/J064v26n02\\_06](https://doi.org/10.1300/J064v26n02_06)

Lewis, P. (2012). Transports et mobilité, *Questions d'urbanisme*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal.

Mack, J. et Tong, D. (2015). Characterizing the spatial and temporal patterns of farmers' market visits. *Applied Geography*, 63, 43-54. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2015.06.005>

Maltais, A. (2016). Anciens et nouveaux petits commerçants face à la transformation socioéconomique de deux anciens quartiers populaires montréalais. *Lien social et Politiques*, (77), 148-165.  
<https://doi.org/10.7202/1037906ar>

- Mattioli, G. et Anable, J. (2017). Gross polluters for food shopping travel: An activity-based typology. *Travel Behaviour and Society*, 6, 19-31. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2016.04.002>
- Minaker, L. M., Shuh, A., Olstad, D. L., Engler-Stringer, R., Black, J. L. et Mah, C. L. (2016). Retail food environments research in Canada: A scoping review. *Canadian Journal of Public Health*, 107(S1), eS4-eS13. <https://doi.org/10.17269/CJPH.107.5344>
- Motte-Baumvol, B. (2007). Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (205), 53-66. <https://doi.org/10.4000/norois.1251>
- Mundler, P. et Rumpus, L. (2012). La route des paniers : réflexions sur l'efficacité énergétique d'une forme de distribution alimentaire en circuits courts. *Cahiers de géographie du Québec*, 56(157), 225-241. <https://doi-org.proxy.bibliotheques.uqam.ca/10.7202/1012220ar>
- Mundler, P. (2013). Le prix des paniers est-il un frein à l'ouverture sociale des AMAP ? Une analyse des prix dans sept AMAP de la Région Rhône-Alpes. *Économie rurale*, (336), 3-19. <https://doi.org/10.4000/economierurale.3983>
- Henderson, E. (2010). The World of Community Supported Agriculture, Keynote for Urgenci Kobe Conference 2010, "Community Supported Foods and Farming".
- Houde, M., Paulhiac Scherrer, F., Schwachl, J. 2019. *Cahier In.SITU n° 4 | Étude sur les facteurs et politiques de mobilité durable - Chaire In.SITU Innovations en stratégies intégrées transport-urbanisme - ESG UQAM*. Chaire In.SITU Innovations en stratégies intégrées transport-urbanisme. <https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/nouvelles/publicationsrecentes/cahiersinsitu/cahier-in-situ-n4-etude-sur-les-facteurs-et-politiques-de-mobilite-durable/>
- Peterson, H. H., Taylor, M. R. et Baudouin, Q. (2015). Preferences of locavores favoring community supported agriculture in the United States and France. *Ecological Economics*, 119, 64-73. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.07.013>
- Plessz, M. et Gojard, S. (2015). Fresh is Best? Social Position, Cooking, and Vegetable Consumption in France. *Sociology*, 49(1), 172-190. <https://doi.org/10.1177/0038038514521715>

Plessz, M., Dubuisson-Quellier, S., Gojard, S. et Barrey, S. (2016). How consumption prescriptions affect food practices: Assessing the roles of household resources and life-course events. *Journal of Consumer Culture*, 16(1), 101-123. <https://doi.org/10.1177/1469540514521077>

Quéniart, A. et Jacques, J. (2001). L'engagement politique des jeunes femmes au Québec : de la responsabilité au pouvoir d'agir pour un changement de société. *Lien social et Politiques*, (46), 45-53. <https://doi.org/10.7202/000322ar>

Rodier, F., Durif, F. et Ertz, M. (2017). Food deserts: is it only about a limited access? *British Food Journal*, 119(7), 1495-1510. <https://doi.org/10.1108/BFJ-09-2016-0407>

Robitaille, E., Bergeron, P. (2016). Déserts alimentaires au Québec SITUATION ET PERSPECTIVES D'INTERVENTION (S. d.). Système alimentaire. *Ordre des urbanistes du Québec*. <https://ouq.qc.ca/revues/systeme-alimentaire/>

Rocci, A. (2015). Comment rompre avec l'habitude ? Espace populations sociétés. *Space populations societies*, (2015/1-2). <https://doi.org/10.4000/eps.6027>

Schmitt, E., Galli, F., Menozzi, D., Maye, D., Touzard, J.-M., Marescotti, A., Six, J. et Brunori, G. (2017). Comparing the sustainability of local and global food products in Europe. *Journal of Cleaner Production*, 165, 346-359. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.07.039>

Schmitt, E., Dominique, B. et Six, J. (2018). Assessing the degree of localness of food value chains. *Agroecology and Sustainable Food Systems*, 42(5), 573-598. <https://doi.org/10.1080/21683565.2017.1365800>

Shannon, J. et Christian, W. J. (2017). What is the relationship between food shopping and daily mobility? A relational approach to analysis of food access. *GeoJournal*, 82(4), 769-785. <https://doi.org/10.1007/s10708-016-9716-0>

Shove, E., Trentmann, F. et Wilk, R. R. (2020). Time, consumption and everyday life: practice, materiality and culture. <https://www.taylorfrancis.com/books/e/9781003087236>

- Shove, E. et Walker, G. (2010). Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy*, 39(4), 471-476. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.019>
- Shove, E., Watson, M., Pantzar, M. et Recorded Books, I. (2013). *The dynamics of social practice everyday life and how it changes*. SAGE Publications Ltd. <https://rbdigital.rbdigital.com>
- Shove, E. (2013). *Sustainable Practices*. Taylor & Francis.  
<https://bookshelf.vitalsource.com/books/9781135094027>
- Southerton, D. (2009). Re-ordering temporal rhythms. Coordinating daily practices in the UK in 1937 and 2000. *Time, Consumption and Everyday Life: Practice, Materiality and Culture*, 49-63.
- Steel, C. (2016). *Ville affamée : comment l'alimentation façonne nos vies*. Rue de l'échiquier.
- Tasca, A. L., Nessi, S. et Rigamonti, L. (2017). Environmental sustainability of agri-food supply chains: An LCA comparison between two alternative forms of production and distribution of endive in northern Italy. *Journal of Cleaner Production*, 140, 725-741.  
<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.06.170>
- Tong, D., Ren, F. et Mack, J. (2012). Locating farmers' markets with an incorporation of spatio-temporal variation. *Socio-Economic Planning Sciences*, 46(2), 149-156.  
<https://doi.org/10.1016/j.seps.2011.07.002>
- Turcotte, M. (2008). "Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains." *Tendances sociales canadiennes* 85 : 21-32. (Statistique Canada)
- United Nations Environment Programme. (2016). *A framework for shaping sustainable lifestyles: determinants and strategies*. <https://wedocs.PNUE.org/20.500.11822/9995>

United Nations Environment Programme, One Earth (2018). Sustainable Lifestyles: Options and Opportunities. Paris : UN Environment.

Van Hauwermeiren, A., Coene, H., Engelen, G. et Mathijs, E. (2007). Energy Lifecycle Inputs in Food Systems: A Comparison of Local versus Mainstream Cases. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 9(1), 31-51. <https://doi.org/10.1080/15239080701254958>

Vernet, F., Himbert, M.-N. et Pepper, C. (2017). *S'engager dans une AMAP*.

Paradis, D., Robin, J., Savard, C., Galarneau, V., Ladd, M. et Vivre en Ville. (2014). *Villes nourricières : mettre l'alimentation au cœur des collectivités*. Vivre en ville, la voie des collectivités viables.

Warde, A. (2012). *The Habits of Consumption* (vol. 12). University of Helsinki, Helsinki Collegium for Advanced Studies.

Warde, A. (2013). 2. What Sort of a Practice is Eating? Sustainable Practices. Taylor & Francis. <https://bookshelf.vitalsource.com/books/9781135094027>

Warde, A. (2016). *The Practice of Eating*. Wiley Professional, Reference & Trade (Wiley K&L). <https://bookshelf.vitalsource.com/books/9780745691749>

Widener, M. J., Minaker, L. M., Reid, J. L., Patterson, Z., Ahmadi, T. K. et Hammond, D. (2018). Activity space-based measures of the food environment and their relationships to food purchasing behaviours for young urban adults in Canada. *Public Health Nutrition*, 21(11), 2103-2116. <https://doi.org/10.1017/S1368980018000435>

### Liens internet

Agence internationale de l'énergie, [lien](#) consulté en mars 2022.

Site de BIXI. [Lien](#) consulté en mai 2023.

Climate Watch Data, [lien](#) consulté en mars 2022.

Chiche, A., Lachapelle, U. 2021. *Du fermier au citoyen : la pandémie accélère l'agriculture soutenue par la communauté*. The Conversation. [Lien](#) consulté en Mars 2022.

Coopérative pour l'agriculture de proximité écologique (CAPÉ), [lien](#) consulté le 26.02.2021.

Site du Réseau des Fermiers de Famille, [lien](#) consulté en Mars 2022.

Cucchi, M. (2022). *Communauto sollicite l'aide des arrondissements pour répondre à la demande à Montréal*. Radio Canada. [Lien](#) consulté en mars 2022.

[Dictionnaire en ligne](#) La langue française, consulté en mars 2022.

Enquête Origine-Destination 2018 - données de la région métropolitaine de Montréal. Lien consulté en mai 2023. <https://www.artm.quebec/faits-saillants-eod-2018/>

Global Footprint Network, [lien](#) consulté en mars 2022.

Global Footprint Network, [lien](#) consulté en mars 2022.

MEM – Centre des mémoires montréalaises. [Lien](#) consulté en mai 2023.

Politique de mobilité durable 2030. [Lien](#) consulté en mai 2023.

Panier Bleu, [lien](#) consulté en mai 2023.

Ressources naturelles Canada, [lien](#) consulté en mars 2022.

SAM 2025, [lien](#) consulté en mai 2023.

Site de la Ville de Montréal. [Lien](#) consulté en mai 2023.

Site Wiki des Possibles. [Lien](#) consulté en mai 2023.

Statistique Canada – [Lien](#) consulté en Mars 2022.