

Analyse urbanistique et commerciale du boulevard Lemire

Constats d'analyse et propositions



**Présenté aux membres du Conseil municipal
Mars 2002**

**Isabelle Laterreur
Conseillère en urbanisme**

**et collaboration avec Éric Lacoursière
Stagiaire en urbanisme**

Commissariat au commerce

TABLE DES MATIÈRES

MANDAT ET OBJECTIFS	<i>page 1</i>
<hr/>	
1. CONSTATS ET PROPOSITIONS	Segment autoroute 20 — rue Sigouin
1.1. CONSTATS DE L'ANALYSE	<i>page 2</i>
1.2. ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS	<i>page 5</i>
1.3. PLAN D'ACTION	<i>page 7</i>
CONCLUSION	<i>page 8</i>
<hr/>	
2. CONSTATS ET PROPOSITIONS	Segment rue Sigouin — piste cyclable
2.1. CONSTATS DE L'ANALYSE	<i>page 9</i>
2.2. ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS	<i>page 12</i>
2.3. PLAN D'ACTION	<i>page 13</i>
CONCLUSION	<i>page 14</i>
<hr/>	
3. CONSTATS ET PROPOSITIONS	Segment piste cyclable — Jean-de Brébeuf
3.1. CONSTATS DE L'ANALYSE	<i>page 16</i>
3.2. ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS	<i>page 18</i>
3.3. PLAN D'ACTION	<i>page 19</i>
CONCLUSION	<i>page 20</i>

MANDAT ET OBJECTIFS de l'analyse du boulevard Lemire

Le mandat confié au Commissariat au commerce consiste à définir la vocation future du boulevard Lemire via une analyse urbanistique et commerciale dont les principaux objectifs sont les suivants :

- Faire ressortir par secteur les principales caractéristiques urbanistiques et commerciales du boulevard Lemire entre l'autoroute 20 et le boulevard Jean-de Brébeuf;
- Élaborer des orientations et des propositions concernant la vocation et les aménagements futurs du boulevard Lemire;
- Dresser un plan d'action pour l'application des orientations à travers les différents outils urbanistiques à savoir le plan d'urbanisme, le règlement de zonage (pour le moyen et long terme) et le plan d'implantation et d'intégration architecturale (pour le court terme).

L'analyse employée ici fait ressortir les principales caractéristiques visuelles et fonctionnelles dans une approche qui préconise la consolidation des éléments forts du milieu. Les éléments de l'analyse sont de deux ordres : urbanistique (caractéristiques visuelles et architecturales, affichage, espaces de stationnement, d'entreposage et d'étalage, caractéristiques morphologiques) et commercial (utilisation du sol, mix commercial, zonage, circulation et transport).

Le boulevard Lemire se divise en trois segments aux caractéristiques distinctes : Autoroute 20 / rue Sigouin, rue Sigouin / piste cyclable, piste cyclable / boulevard Jean-de Brébeuf. Les orientations, quant à la vocation future, tiennent compte de la sectorialisation du boulevard ainsi que de son rôle au sein de la ville. À titre d'exemple, le boulevard Lemire se distingue du boulevard commercial St-Joseph de par son caractère d'entrée autoroutière industrielle. La nouvelle vocation du boulevard Lemire ne doit pas favoriser la création d'un nouvel axe commercial d'importance qui participerait à l'affaiblissement des pôles commerciaux existants. Les orientations proposées s'inscrivent dans une perspective à long terme, surtout en ce qui à trait au plan d'urbanisme et au zonage. L'amélioration de l'image du boulevard à court ou moyen terme se situe davantage au niveau des aménagements et de l'implantation des bâtiments par le biais de l'élaboration de critères d'aménagement spécifiques au milieu.

1. CONSTATS ET PROPOSITIONS

Segment autoroute 20 — rue Sigouin

1.1. CONSTATS DE L'ANALYSE

Pour le segment du boulevard Lemire compris entre l'autoroute 20 et la rue Sigouin les principaux constats de l'analyse sont de trois ordres : forte présence de la fonction industrielle (vitrine industrielle, parcs industriels municipal et régional), forte proportion de terrains vacants et traces importantes du passé agricole. Les constats tiennent compte des deux volets d'analyse et sont présentés sous une forme systématique dont voici les principales lignes directrices :

Volet urbanistique

Caractéristiques visuelles et architecturales, affichage et aménagements

- Pour les bâtiments commerciaux et industriels localisés aux abords du boulevard, le matériau prédominant est la tôle;
- L'intégration des enseignes aux bâtiments, notamment sur le plan de la forme et des couleurs, est faible;
- L'aménagement paysager en général et au pied des enseignes sont défailants;



- La distance entre les différents bâtiments atténuée, sur le plan architectural et de l'affichage, l'obstruction visuelle;
- Les feux de circulation suspendus par des fils obstruent le champs aérien de l'artère;
- Les espaces de stationnement sont situés principalement en façade des bâtiments et, pour la plupart, ne sont pas aménagés;
- La tendance en matière d'entreposage est à l'arrière des bâtiments et les aires d'épandage sont presque inexistantes.

Caractéristiques morphologiques et observations générales

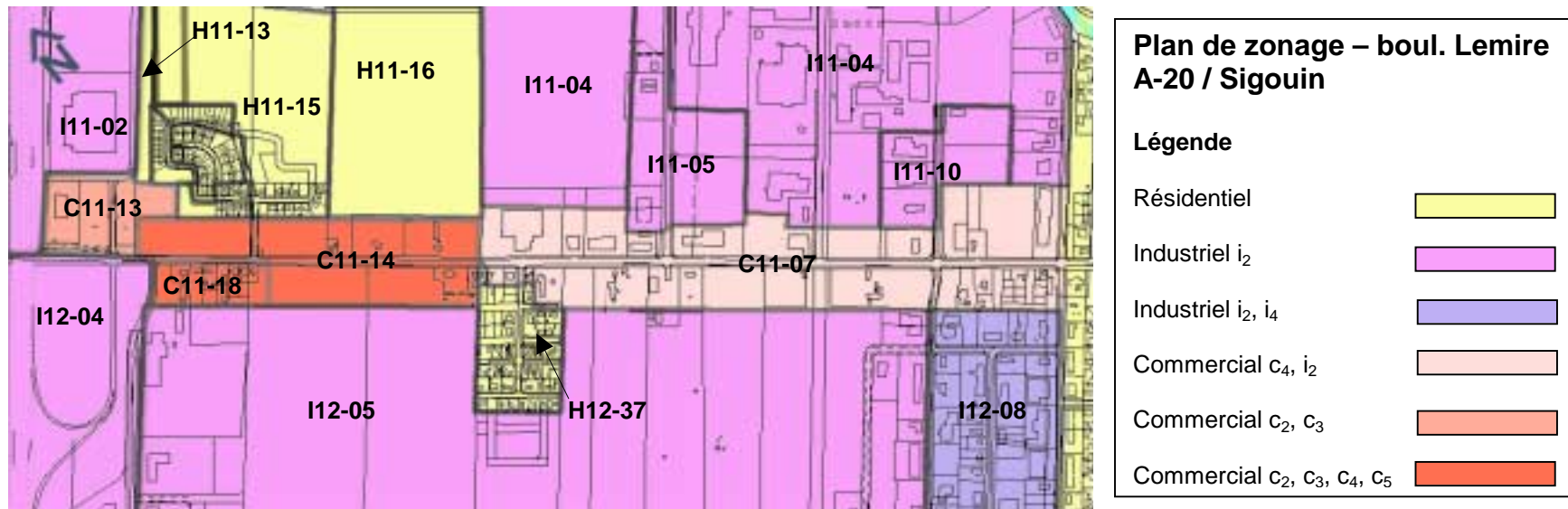
- Le boulevard Lemire est une entrée-sortie autoroutière fort importante, surtout sur le plan industriel;
- De plus, le boulevard dessert directement les parcs industriels municipal et régional ainsi que la vitrine autoroutière par les rues Canadien, Jean-Berchmans-Michaud, Janelle, Power, Haggerty et Sigouin qui incarnent le rôle de porte d'entrée sur les parcs industriels drummondvillois;
- Les terrains vacants sont prédominants (13 terrains vacants / 49 propriétés);
- La configuration actuelle du boulevard provient de son passé agricole dont plusieurs traces subsistent, notamment les maisons et fermes ainsi que les terrains vacants.



Volet commercial

Utilisation du sol, zonage et mix commercial

- Les abords du boulevard Lemire sont occupés à 50 % de bâtiments résidentiels situés actuellement dans des zones à usages industriels et commerciaux laissant sous-entendre la disparition de la fonction résidentielle à long terme;
- Deux zones résidentielles (H12-37 et H11-15) sont enclavées à l'intérieur d'un zonage industriel et commercial;
- Les commerces de biens et services réfléchis sont plus nombreux (6 sur 15 bâtiments commerciaux recensés);
- Les deux terrains vacants municipaux, situés à l'angle du boulevard Lemire et de la rue Jean-Berchmans-Michaud, stagnent et n'offrent pas d'opportunités intéressantes étant donné les usages autorisés (C₂ et C₃);
- Les zones situées à proximité de l'autoroute 20 autorisent presque la totalité des usages commerciaux (C₂, C₃, C₄, C₅).



Circulation et transport

- Un problème de circulation automobile est décelé principalement aux heures de pointe, créant des nœuds aux différentes entrées des deux parcs industriels;
- Projet d'ouverture d'une nouvelle entrée pour desservir les deux parcs industriels, entre l'autoroute 20 et la rue Janelle.

1.2. ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS

Les propositions font référence à la mise en valeur de la fonction industrielle prédominante dans le secteur incarnée par la vitrine autoroutière ainsi que les parcs industriels municipal et régional. Cette vocation s'inspire du prestige accordé à la vitrine autoroutière qui pourrait, dans un sens, se prolonger tout au long du boulevard Lemire à partir de l'autoroute 20 jusqu'à la rue Sigouin. Le boulevard Lemire se distingue, au niveau de ses activités et de ses aménagements, du boulevard Saint-Joseph qui est davantage une entrée autoroutière commerciale. L'entrée autoroutière du boulevard Lemire pourrait devenir, à moyen terme, l'entrée industrielle principale de Drummondville et témoigner, par le fait même, du dynamisme de la ville dans ce domaine.

Orientation générale

- Faire du boulevard Lemire, entre l'autoroute 20 et la rue Sigouin, le prolongement de la vitrine autoroutière en favorisant l'établissement d'industries et de commerces lourds et en portant une attention particulière aux aménagements et à l'implantation des bâtiments.

Propositions


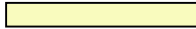





- Aménager les entrées-sorties des parcs industriels municipal et régional et intégrer le projet d'ouverture d'une nouvelle entrée sur les parcs industriels municipal et régional, entre l'autoroute 20 et la rue Janelle, à l'amélioration physique du boulevard Lemire en vue de créer un modèle d'aménagement;
- Dans le contexte d'une nouvelle rue tracée entre les parcs industriels régional et municipal, revoir le zonage de la zone H11-16 (par le fait même : H11-13) afin d'éviter que se reproduisent des enclaves résidentielles et prévoir des zones tampons;

- Tirer profit de la configuration actuelle du boulevard Lemire (prédominance de terrains vacants) afin d'améliorer l'aspect visuel et les aménagements physiques à long terme;
- Favoriser l'implantation de commerces de biens réfléchis (commerces lourds, matériaux de construction, ventilation, plomberie, etc.) pour la section du boulevard Lemire comprise entre l'autoroute 20 et la rue Sigouin;
- Revoir les usages des zones C11-13, C11-14 et C11-18 afin d'y autoriser uniquement les usages c_4 et i_2 . Ce changement d'usages participera à la consolidation de la vocation future du boulevard Lemire, c'est-à-dire commercial lourd et industriel léger;
- Prohiber les aires d'étalage et d'entreposage en entrée de ville (à une distance d'environ 700 mètres de l'autoroute) et les autoriser pour le reste du boulevard jusqu'à la rue Sigouin avec de nouvelles normes d'aménagement au règlement de zonage permettant de réduire les impacts visuels;
- Remplacer les feux de circulation actuels (suspendus par des fils) par des feux de circulation sur poteaux afin de réduire l'obstruction du champ aérien.



Utilisation du sol – boul. Lemire A-20 / Sigouin

Légende

Non bâti	
Résidentiel	
Commercial lourd	
Industriel	
Rue projetée	
Entrée autoroutière	
Entrée de parc	

1.3. PLAN D'ACTION

Plan d'urbanisme

L'orientation générale pour le premier segment du boulevard Lemire, compris entre l'autoroute 20 et la rue Sigouin, peut s'intégrer à trois niveaux dans le plan d'urbanisme : orientations générales (p.72), carte-concept fonction industrielle (p.73) et plan d'accompagnement. L'intégration de l'orientation au plan d'urbanisme vient assurer la reconnaissance de la vocation industrielle et de commerces lourds pour cette section du boulevard Lemire.

Règlement de zonage

L'orientation peut également se traduire dans le règlement de zonage au niveau des usages autorisés par zone. Les zones C11-13, C11-14 et C11-18 pourraient être révisées afin d'y permettre exclusivement les usages c_4 et i_2 . Cette révision permettrait la consolidation de la vocation industrielle et de commerces lourds du boulevard Lemire entre l'autoroute 20 et la rue Sigouin.

Aussi, les normes concernant les aires d'étalage et d'entreposage devront être bonifiées afin de réduire les impacts visuels et contribuer à l'amélioration de l'image du boulevard.

Plan d'implantation et d'intégration architecturale

L'amélioration à court terme de l'image du boulevard Lemire n'est pas tant au niveau du zonage, c'est-à-dire des usages autorisés par zone, qu'au niveau des aménagements et de l'implantation des bâtiments. C'est pourquoi le plan d'implantation et d'intégration architecturale est de toute première importance afin de guider les interventions à venir. Une des premières actions à entreprendre est la création d'un PIIA spécifique à ce secteur. En effet, le boulevard Lemire de l'autoroute 20 à la rue Sigouin présente des caractéristiques forts différentes des autres segments du boulevard, dont il faut mettre en valeur. Tout en s'inspirant du PIIA de la vitrine autoroutière, le PIIA du boulevard Lemire *autoroute 20 / rue Sigouin* pourrait comprendre le principe d'aménagement suivant et s'accompagner de critères d'évaluation particuliers à ce secteur et quantifiables définissant, par exemple, les marges de recul, les couleurs, les essences végétales, etc.

Principe d'aménagement général :

Les bâtiments érigés aux abords du boulevard Lemire, de l'autoroute 20 à la rue Sigouin, de même que l'aménagement des terrains en général, doivent contribuer à dégager une image de prestige pour la Ville de Drummondville. Aussi, les entrées des parcs industriels régional et municipal doivent être soulignées par une architecture de qualité, une harmonisation du cadre bâti et un aménagement esthétique des terrains.

CONCLUSION
Segment autoroute 20 — rue Sigouin

Le boulevard Lemire, de l'autoroute 20 à la rue Sigouin, est marqué par une forte présence de la fonction industrielle se composant de la vitrine autoroutière ainsi que des parcs industriels municipal et régional. Quant au boulevard Saint-Joseph, ce sont les activités commerciales régionales qui prédominent. Les boulevards Lemire et Saint-Joseph sont les principales entrées autoroutières de Drummondville et le présent rapport propose de consolider les fonctions propres à chacune des entrées de ville, c'est-à-dire industrielle pour le boulevard Lemire et commerciale pour le boulevard Saint-Joseph.

D'un point de vue à plus long terme, le boulevard Lemire devrait renforcer sa vocation industrielle et de commerces lourds dans un optique de corridor prestige, comme si la vitrine autoroutière se prolongerait en bordure du boulevard Lemire jusqu'à la rue Sigouin. L'aménagement des entrées-sorties des parcs industriels municipal et régional participerait à la création d'un boulevard industriel de prestige au même titre que l'aménagement des terrains, l'implantation des bâtiments, l'architecture et l'affichage. Bref, ces différents éléments peuvent facilement être régis dans le cadre d'un règlement de PIIA.

Les zones ont d'ailleurs été tout récemment assujetties à un PIIA qui comprend, par contre, l'ensemble des zones situées à proximité ou aux abords du boulevard Lemire, de l'autoroute 20 au boulevard Jean-de Brébeuf. Toutefois, le boulevard Lemire se divise en trois secteurs aux caractéristiques différentes : Autoroute 20 / rue Sigouin, rue Sigouin / piste cyclable et piste cyclable / boulevard Jean-de Brébeuf. De par sa composition industrielle, le premier tronçon participera à la projection d'une image propre à Drummondville, reflétant le prestige et surtout, le dynamisme de la fonction industrielle drummondvilloise.

2. CONSTATS ET PROPOSITIONS

Segment rue Sigouin — piste cyclable

2.1. CONSTATS DE L'ANALYSE

Le deuxième segment du boulevard Lemire, compris entre la rue Sigouin et la piste cyclable, est principalement caractérisé par une prédominance de la fonction commerciale ainsi que par une grande hétérogénéité visuelle et des fonctions. Aussi, une caractéristique importante de ce segment concerne l'importance du bassin résidentiel à proximité. Les constats de l'analyse sont, encore une fois, présentés sous une forme schématique selon les deux volets de l'analyse soit urbanistique et commercial.

Volet urbanistique

Caractéristiques visuelles et architecturales, affichage et aménagements

- Les bâtiments commerciaux et résidentiels situés aux abords du boulevard Lemire dans cette section sont marqués par une grande hétérogénéité autant au niveau de la forme, de l'implantation des bâtiments que de la couleur des matériaux;
- L'affichage est davantage à l'échelle automobile et les enseignes s'agencent difficilement les unes avec les autres que ce soit sur le plan de la forme, de la couleur, de la hauteur qu'au niveau des marges de recul;



- Les modes d'implantation et l'architecture des bâtiments, les feux de circulation, les enseignes commerciales en plus grand nombre ainsi que le réseau câblé créent une surcharge visuelle;
- Les aménagements paysagers de qualité sont presque inexistantes et les enseignes commerciales sont rarement accompagnées d'un traitement paysager;
- Les espaces de stationnement en façade et en latéral sont prédominants;
- Les aires d'étalage et d'entreposage ne sont pas prédominantes, mais ne possèdent aucun aménagement particulier.

Caractéristiques morphologiques et observations générales

- Le boulevard Lemire est composé majoritairement de terrains commerciaux de moyenne superficie où les bâtiments sont implantés selon une marge de recul irrégulière, mais en général assez près de la voie de circulation;
- Huit (8) terrains vacants ont été recensés entre la rue Saint-Damase et la piste cyclable. Ils représentent des opportunités intéressantes quant à l'amélioration du cadre bâti et de la composition urbaine en général du boulevard;



- Les éléments marquants de la trame sont la rivière Saint-Germain, le viaduc ferroviaire ainsi que l'ancienne voie ferrée du Canadian Pacifique, aujourd'hui devenue une piste cyclable. Ce sont, en fait, des accidents dans la trame venant marquer et caractériser cette dernière.

Volet commercial

Utilisation du sol, mix commercial et zonage

- L'activité commerciale prédomine aux abords du boulevard Lemire entre la rue Sigouin et la piste cyclable avec 43,5 % des bâtiments;
- La fonction résidentielle est présente à environ 9 % et se compose majoritairement de complexes multifamiliaux;
- Un petit secteur industriel ponctue le boulevard Lemire à proximité de la rue Saint-Denis;
- Les commerces du boulevard Lemire, entre la rue Sigouin et la piste cyclable, sont destinés à une clientèle automobile et concernent majoritairement l'entretien ou la réparation automobile ainsi que la vente de biens nécessitant le transport par véhicule motorisé;
- Les zones commerciales du boulevard Lemire dans le secteur à l'étude autorisent les classes d'usages C₂, C₃, C₄, et C₅.



Circulation et transport

- Les secteurs résidentiels composant l'environnement du boulevard Lemire dans cette section alimentent en main d'œuvre les parcs industriels municipal et régional situés dans la section du boulevard Lemire comprise entre l'autoroute 20 et la rue Sigouin, ce qui engendre une circulation automobile importante aux différentes heures de pointe.

2.2. ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS

Les propositions quant à la vocation future de cette partie du boulevard Lemire s'appuient sur l'important bassin résidentiel qui compose l'environnement du boulevard et tentent de réunir un ensemble de moyens de mise en œuvre visant à réduire l'hétérogénéité visuelle et des fonctions.

Orientation générale

- Faire du segment du boulevard Lemire, compris entre la rue Sigouin et la piste cyclable, un axe de desserte commerciale pour la population environnante et réduire l'hétérogénéité visuelle et des fonctions.

Propositions

- Réduire l'hétérogénéité des fonctions au moyen du règlement de zonage par une révision des usages commerciaux (c₂ et c₄) et résidentiels autorisés par zone;
- Favoriser l'implantation de commerces de biens semi-courants et courants pour une desserte rapide de la population résidente;
- Prohiber les aires d'étalage et d'entreposage de la classe c₄;

- Réduire l'hétérogénéité et l'obstruction visuelle de l'artère causées par l'affichage, l'implantation irrégulière des établissements ainsi que les matériaux, les formes et les couleurs des bâtiments au moyen d'un PIIA spécifique à cette section du boulevard Lemire;
- Tirer profit des huit terrains vacants encore disponibles afin d'améliorer l'aspect visuel et les aménagements physiques du boulevard.

2.3. PLAN D'ACTION

Plan d'urbanisme

L'orientation générale pour le deuxième segment du boulevard Lemire compris entre la rue Sigouin et la piste cyclable peut s'intégrer à deux niveaux dans le plan d'urbanisme : carte-concept fonction commerciale et de service (p.71) et plan d'accompagnement. L'intégration de l'orientation au plan d'urbanisme vient assurer la reconnaissance de la vocation commerciale de desserte pour cette section du boulevard Lemire.

Règlement de zonage

Plusieurs actions sont à entreprendre au règlement de zonage, notamment :

- Autoriser les classes d'usages c_1 et c_5 ainsi qu'une partie seulement des classes d'usages c_2 et c_4 ;
- Réviser les zones d'habitation;
- Prohiber les aires d'étalage et d'entreposage (sauf exceptions);
- Revoir la classe d'usages c_2 de façon générale, créer une nouvelle classe regroupant les services professionnels et réviser l'ensemble des zones commerciales de la ville.

Ces différentes actions permettront l'atteinte de l'orientation générale, à savoir la création d'un axe de desserte commerciale et la réduction de l'hétérogénéité visuelle et des fonctions. Aussi, la révision de la classe d'usages c_2 permettra de mieux consolider la fonction de services conférée au centre-ville.

Plan d'implantation et d'intégration architecturale

Encore une fois, le plan d'implantation et d'intégration architecturale est l'outil de référence afin de guider les interventions futures et d'améliorer à court terme l'image du boulevard Lemire. Une des premières actions à entreprendre est donc la création d'un PIIA spécifique à ce secteur et adapté au milieu afin de mettre en valeur ses caractéristiques propres. Tout en s'inspirant du PIIA du boulevard Saint-Joseph, le PIIA du boulevard Lemire *rue Sigouin / piste cyclable* pourrait comprendre le principe d'aménagement suivant et s'accompagner de critères d'évaluation particuliers à ce secteur et quantifiables définissant, par exemple, les marges de recul, les couleurs, les essences végétales, etc.

Principe d'aménagement général :

Les bâtiments érigés aux abords du boulevard Lemire, de la rue Sigouin à la piste cyclable, de même que l'aménagement des terrains en général, doivent contribuer à dégager une image moins hétérogène par une architecture de qualité, une harmonisation du cadre bâti et un aménagement esthétique des terrains.

CONCLUSION

Segment rue Sigouin — piste cyclable

Le boulevard Lemire, de la rue Sigouin à la piste cyclable, est marqué par une grande hétérogénéité autant sur le plan des fonctions que sur le plan visuel. En effet, le boulevard se compose de commerces de biens et de services courants et semi-courants, de quelques commerces lourds et industries ainsi que de complexes multifamiliaux. Cette multifonctionnalité témoigne d'un manque de planification à long terme ainsi que du développement à la pièce de la ville.

Le boulevard Lemire est un corridor de circulation important faisant le lien entre les quartiers et banlieues résidentiels ainsi que les parcs industriels municipal et régional. Les propositions d'aménagement, concernant cette partie du boulevard Lemire, s'attardent plus précisément sur cet aspect important du boulevard, c'est-à-dire son environnement résidentiel. Sa vocation à long terme consisterait donc à desservir les résidents à proximité ainsi que la circulation de transit. La vente de biens courants et semi-courants est donc parfaitement appropriée surtout dans la partie du boulevard Lemire comprise entre la rue Sigouin et la piste cyclable.

Le boulevard Lemire doit conserver sa vocation de desserte à l'échelle municipale afin de ne pas créer un deuxième axe commercial d'envergure régionale et venir concurrencer le boulevard Saint-Joseph et même le centre-ville. Aussi, la révision des classes d'usages est nécessaire afin de bien consolider la vocation à long terme du boulevard Lemire et par le fait même, des autres secteurs commerciaux de la ville. Pensons par exemple à la classe d'usages c_2 qui est autorisée partout sur le territoire municipal, ce qui rend difficile la consolidation du centre-ville comme principal centre de services, comme le souhaiteraient les orientations actuelles du plan d'urbanisme.

Un autre volet des propositions concerne les aménagements physiques ainsi que l'aspect visuel du boulevard Lemire. La faible qualité des aménagements et l'hétérogénéité globale du boulevard est à corriger à court ou moyen terme par le biais d'un PIIA spécifique au secteur. Les zones sont d'ailleurs assujetties à un PIIA depuis le début de l'été 2001. La réforme du PIIA du boulevard Lemire permettra l'élaboration de critères plus spécifiques au milieu afin d'assurer l'amélioration de l'image du boulevard en tenant compte de ses différentes caractéristiques.

3. CONSTATS ET PROPOSITIONS

Segment piste cyclable — Jean-de Brébeuf

3.1. CONSTATS DE L'ANALYSE

Le dernier segment du boulevard Lemire, compris entre la piste cyclable et le boulevard Jean-de Brébeuf, est caractérisé par une prédominance de la fonction résidentielle de type unifamilial et bifamilial isolé. Quelques commerces et complexes multifamiliaux ponctuent la trame principalement du côté de l'ancien Grantham. Les constats de l'analyse sont, encore une fois, présentés sous une forme schématique selon les deux volets de l'analyse soit urbanistique et commercial.

Volet urbanistique

Caractéristiques visuelles et architecturales, affichage et aménagements

- L'alignement de bâtiments résidentiels participe à la création d'un milieu plus homogène;
- Les aménagements paysagers sont plus nombreux;
- L'affichage est présent d'un côté du boulevard (ancien Grantham) et n'est pas prédominant dans le paysage.



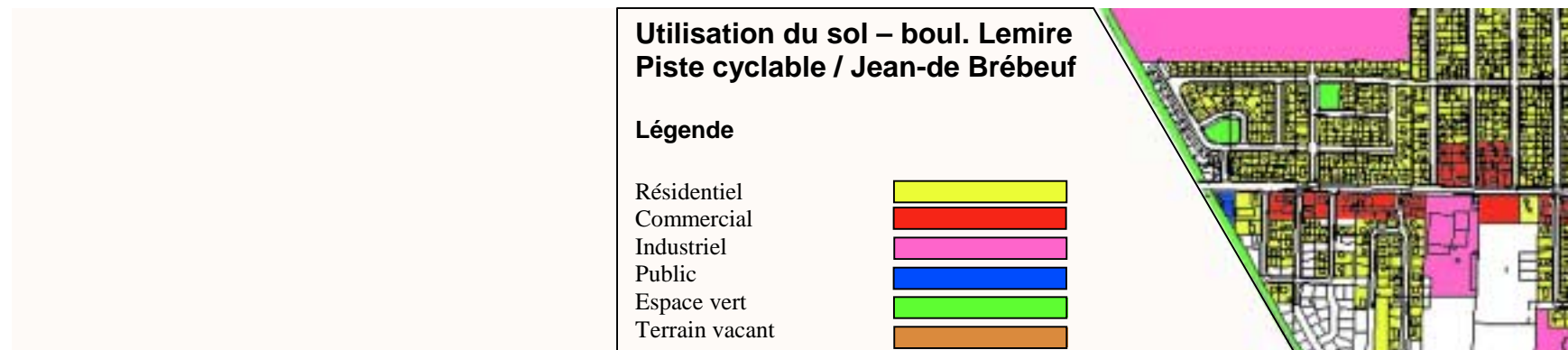
Caractéristiques morphologiques et observations générales

- La piste cyclable agit comme élément de séparation;
- L'environnement du boulevard est composé d'un bassin résidentiel moins important que le dernier segment, mais toujours présent;
- Ce secteur du boulevard Lemire ressemble, sur le plan des aménagements et des fonctions, au boulevard Jean-de Brébeuf.

Volet commercial

Utilisation du sol, mix commercial et zonage

- La fonction résidentielle se compose principalement de bâtiments unifamiliaux et représente près de 40 % des bâtiments du secteur;
- Les zones commerciales du boulevard Lemire dans le secteur à l'étude autorisent les classes d'usages C₂, C₃, C₄, et C₅;
- Une zone industrielle de petite superficie est également présente.



3.2. ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS

Les propositions quant à la vocation future de cette partie du boulevard Lemire concernent principalement la consolidation de la fonction résidentielle prédominante.

Orientation générale

- Consolider la fonction résidentielle entre la piste cyclable et le boulevard Jean-de Brébeuf au niveau des usages ainsi que des aménagements.

Propositions

- Profiter de la piste cyclable comme élément marquant de la trame afin d'exprimer une séparation nette des fonctions commerciale et résidentielle;
- Marquer la fonction résidentielle au moyen d'aménagements spéciaux au niveau de la piste cyclable (aménagements paysagers) et des abords du boulevard (aménagements paysagers, rétrécissement de la voie, terres-pleins);
- Prohiber une partie des usages des classes c_2 et c_4 ;
- Réviser la zone industrielle;
- Prohiber les aires d'étalage et d'entreposage de la classe c_4 .

3.3. PLAN D'ACTION

Plan d'urbanisme

L'orientation générale pour le troisième segment du boulevard Lemire compris entre la piste cyclable et le boulevard Jean-de Brébeuf peut s'intégrer dans le plan d'urbanisme au niveau du plan d'accompagnement. L'intégration de l'orientation au plan d'urbanisme vient assurer la reconnaissance de la vocation résidentielle pour cette section du boulevard Lemire.

Règlement de zonage

Au niveau du règlement de zonage, les actions à entreprendre sont de deux ordres : autoriser uniquement les classes d'usages commerciales c_1 et c_5 ainsi que prohiber les aires d'étalage et d'entreposage.

Plan d'implantation et d'intégration architecturale

La création d'un PIIA adapté au milieu est de toute première importance. Ce secteur se différencie grandement, notamment sur le plan de l'affichage et des implantations, des deux segments précédents. L'amélioration de l'image du boulevard Lemire dans ce segment passe donc par des interventions différentes. Le PIIA du boulevard Lemire *piste cyclable / boulevard Jean-de Brébeuf* pourrait comprendre le principe d'aménagement suivant et s'accompagner de critères d'évaluation particuliers à ce secteur et quantifiables définissant, par exemple, les marges de recul, les couleurs, les essences végétales, etc.

Principe d'aménagement général :

Les bâtiments érigés aux abords du boulevard Lemire, de la piste cyclable au boulevard Jean-de Brébeuf, de même que l'aménagement des terrains en général, doivent contribuer à dégager une image résidentielle par une architecture et des aménagements de terrains en harmonie avec le milieu et venant se raccorder au boulevard Jean-de Brébeuf.

CONCLUSION

Segment piste cyclable — boulevard Jean-de Brébeuf

Le dernier segment du boulevard Lemire est très différent des deux précédents : la fonction résidentielle prédomine et les aménagements sont, en général, moins hétérogènes. Le raccord de ce segment au boulevard Jean-de Brébeuf, en terme d'usages et d'aménagements, s'avère une avenue intéressante. Aussi, la présence de la piste cyclable permet de signaler et de marquer par des aménagements particuliers le changement de fonction du commercial au résidentiel.

Le boulevard Lemire fait partie d'un ensemble urbain composé d'un pôle commercial régional (carrefour autoroute 20 et boulevard St-Joseph), d'un centre-ville de biens spécialisés et de services régionaux, d'un important secteur industriel en pleine effervescence (vitrine autoroutière, parcs industriels régional et municipal) ainsi que de quartiers et de banlieues résidentiels issus de toutes les périodes. Le rôle à attribuer au boulevard Lemire se détermine donc par sa localisation dans l'ensemble urbain drummondvillois et c'est pourquoi sa première partie, située entre l'autoroute 20 et la rue Sigouin, a une vocation industrielle de prestige, sa deuxième partie, comprise entre la rue Sigouin et la piste cyclable, un caractère commercial de desserte, et enfin sa dernière partie, entre la piste cyclable et le boulevard Jean-de Brébeuf, une vocation davantage axée sur la consolidation de la fonction résidentielle prédominante. Somme toute, c'est le milieu qui confère au boulevard Lemire sa vocation future.

Vocation projetée du Boulevard Lemire

