PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Site classé
Paysages remarquables, patrimoine national



Plan de gestion et de valorisation du site classé des secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome

juin 2026

Préambule **3**

Rappel du périmètre **4**

Enjeux et orientations **7**

Entretien et restauration des secteurs pavés **9**

Plan d'actions d'entretien et de restauration 10

Acteurs et gestionnaires 11

Préconisations de travaux 15

Guide de pose des pavés 22

Constitution de la chaussée 24

Outillage et matériaux 26

Préparation du fond de forme 27

Pose des bordures 28

Pose des pavés 29

Pose des pavés (réparation en pleine largeur) 30

Confection des joints et finitions 31

Entretien et restauration des éléments indissociables de Paris-Roubaix 32

Le vélodrome André Pétrieux à Roubaix 32

Synthèse de l'étude patrimoniale sur le parc des sports réalisée en juin 2024 35

Le Pont Gibus 36

Gestion de l'événement **38**

Préconisations pour l'accueil et la gestion du public 39

Gestion du public 39

La publicité - sponsorisation de la course 42

Valorisation des secteurs pavés **44**

Harmonisation de la signalétique 45

Proposer une charte graphique commune à l'ensemble des secteurs pavés 45

Harmonisation des œuvres artistiques 48

Harmonisation des mémoriaux 49

Conservation des oratoires 50

Intégration des secteurs pavés dans la trame de mobilités douces du territoire 51

Communication future autour de Paris-Roubaix et des secteurs pavés 52

Conclusion **54**

Annexe 1 - Tableau de bord **55**

Annexe 2 - fiches d'identités **59**

Préambule

Le rapport de présentation du projet de classement a permis, dans une première partie, de présenter l'analyse historique et paysagère du parcours et des secteurs pavés de Paris-Roubaix, en mettant en évidence leur inscription dans l'histoire et les paysages des territoires traversés.

La deuxième partie a ensuite été consacrée à la justification et à la portée du classement envisagé, au regard des valeurs patrimoniales, paysagères et sportives de ces tronçons.

Le présent document vise désormais à préciser les orientations de gestion et de valorisation du futur site classé, afin d'en assurer la préservation, la transmission et la mise en valeur dans la durée.

Ce plan de gestion, outil indispensable à la préservation et à la mise en valeur du bien,est un instrument de pilotage à l'échelle du site et de chacune des composantes et est conçu à partir de moyens participatifs. Il doit contribuer à ce que tous les acteurs (communes, intercommunalités, département, propriétaires) prennent conscience de la valeur de ce site et le gèrent en conséquence, à tous les niveaux de décision.

Dans le cadre du classement d'un site en série comme celui présenté ici, les composantes doivent être solidaires entre elles au sein d'un projet commun.



Rappel du périmètre



Pour mémoire, depuis la première édition de Paris-Roubaix en 1896, le tracé de la course a connu de nombreuses modifications. En raison de ces évolutions et du fait que les premiers secteurs pavés empruntés par la course n'existent plus, le choix a été fait de retenir l'année 1968 comme référence.

Le choix des secteurs pavés se base sur diverses conditions :

- avoir été emprunté au moins une fois depuis 1968 ;
- être composés de pavés historiques, de grande taille, de manière à préserver l'aspect authentique des secteurs pavés typiques ;
- le secteur pavé doit être relativement en bon état ;
- le secteur ne doit pas faire l'objet d'un projet de macadamisation ;
- être accessible de part et d'autre de ses extrémités pour assurer une continuité du parcours lors de la course.

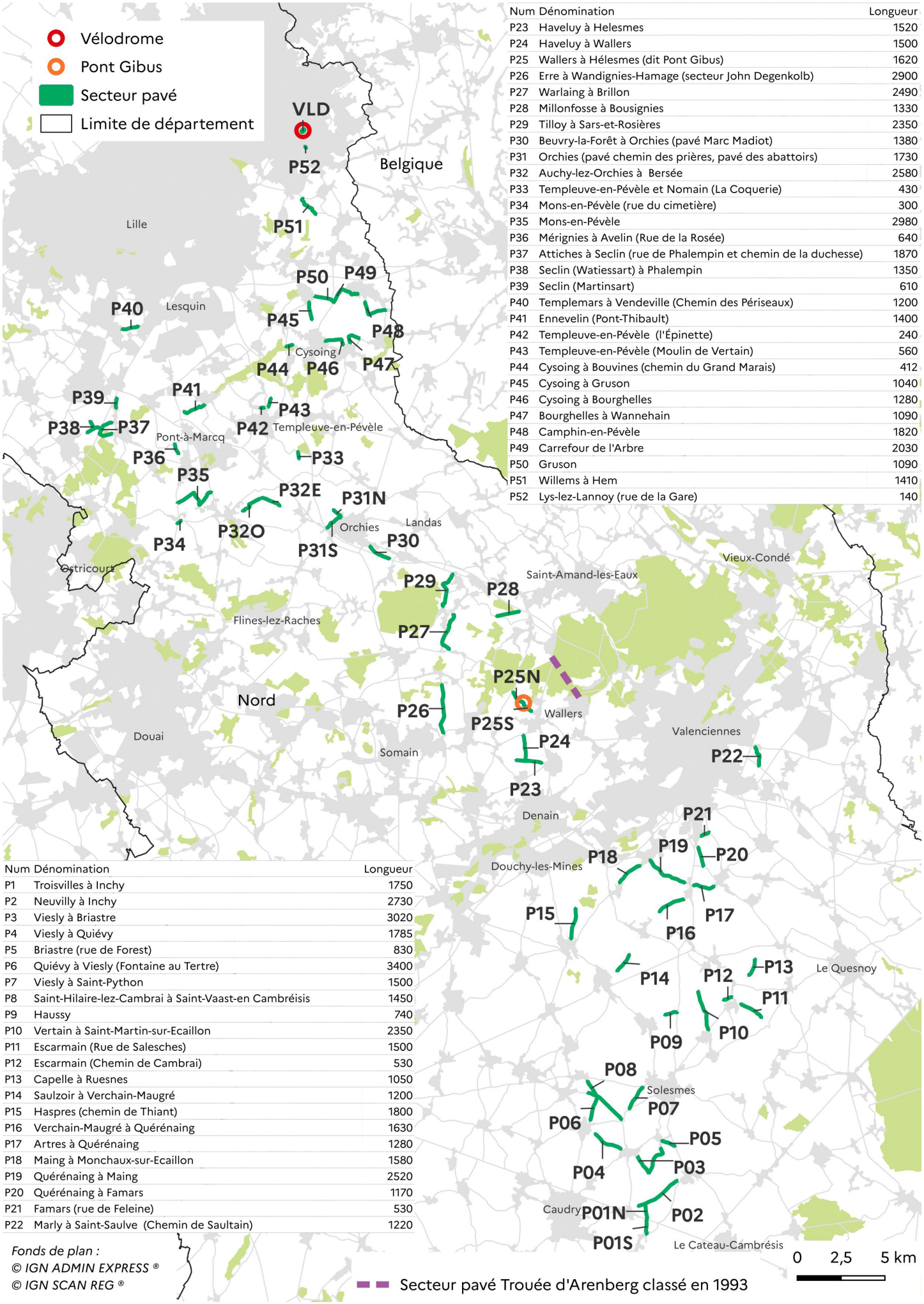
Dans les phases précédentes, les secteurs pavés ont été triés en fonction de leur état de conservation, d'une note allant de 1 à 10, 1 étant l'état le mieux préservé.

Il est ainsi proposé au classement ceux qui ont la note 1 et 2, à savoir les secteurs pavés en bon état, et ceux avec seulement quelques dégradations.

Le parti pris est de limiter le classement au domaine public routier, en incluant uniquement les sections pavées et en excluant les parcelles privées adjacentes.

Ce classement concerne ainsi 52 secteurs pavés ainsi que le vélodrome à Roubaix, et le pont Gibus situé à Wallers. Cela représente une surface de 78 ha au total (dont 76 ha pour les 52 secteurs pavés et le pont Gibus, et 2 ha pour le vélodrome). Cela représente un linéaire de 77 km de secteurs pavés.





Num	Dénomination	Longueur
P23	Haveluy à Helesmes	1520
P24	Haveluy à Wallers	1500
P25	Wallers à Hélesmes (dit Pont Gibus)	1620
P26	Erre à Wandignies-Hamage (secteur John Degenkolb)	2900
P27	Warlaing à Brillon	2490
P28	Millonfosse à Bousignies	1330
P29	Tilloy à Sars-et-Rosières	2350
P30	Beuvry-la-Forêt à Orchies (pavé Marc Madiot)	1380
P31	Orchies (pavé chemin des prières, pavé des abattoirs)	1730
P32	Auchy-lez-Orchies à Bersée	2580
P33	Templeuve-en-Pévèle et Nomain (La Coquerie)	430
P34	Mons-en-Pévèle (rue du cimetière)	300
P35	Mons-en-Pévèle	2980
P36	Mérignies à Avelin (Rue de la Rosée)	640
P37	Attiches à Seclin (rue de Phalempin et chemin de la duchesse)	1870
P38	Seclin (Watiessart) à Phalempin	1350
P39	Seclin (Martinsart)	610
P40	Templemars à Vendeville (Chemin des Périseaux)	1200
P41	Ennevelin (Pont-Thibault)	1400
P42	Templeuve-en-Pévèle (l'Épinette)	240
P43	Templeuve-en-Pévèle (Moulin de Vertain)	560
P44	Cysoing à Bouvines (chemin du Grand Marais)	412
P45	Cysoing à Gruson	1040
P46	Cysoing à Bourghelles	1280
P47	Bourghelles à Wannehain	1090
P48	Camphin-en-Pévèle	1820
P49	Carrefour de l'Arbre	2030
P50	Gruson	1090
P51	Willems à Hem	1410
P52	Lys-lez-Lannoy (rue de la Gare)	140

Num	Dénomination	Longueur
P1	Troisvilles à Inchy	1750
P2	Neuvilly à Inchy	2730
P3	Viesly à Briastre	3020
P4	Viesly à Quiévy	1785
P5	Briastre (rue de Forest)	830
P6	Quiévy à Viesly (Fontaine au Tertre)	3400
P7	Viesly à Saint-Python	1500
P8	Saint-Hilaire-lez-Cambrai à Saint-Vaast-en Cambréisis	1450
P9	Haussy	740
P10	Vertain à Saint-Martin-sur-Ecaillon	2350
P11	Escarmain (Rue de Salesches)	1500
P12	Escarmain (Chemin de Cambrai)	530
P13	Capelle à Ruesnes	1050
P14	Saulzoir à Verchain-Maugré	1200
P15	Haspres (chemin de Thiant)	1800
P16	Verchain-Maugré à Quérénaing	1630
P17	Artres à Quérénaing	1280
P18	Maing à Monchaux-sur-Ecaillon	1580
P19	Quérénaing à Maing	2520
P20	Quérénaing à Famars	1170
P21	Famars (rue de Feleine)	530
P22	Marly à Saint-Saulve (Chemin de Saultain)	1220

Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN REG ®

Enjeux et orientations



Le plan de gestion et de valorisation propose des orientations destinées à encadrer la gestion et la valorisation des différents secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome pour répondre au deux grands enjeux suivants :

I- Préserver et restaurer les secteurs pavés de Paris-Roubaix et leurs éléments indissociables, afin d'en assurer la transmission aux générations futures et de permettre la pérennité de la course.

Cet enjeu se décline en trois orientations :

1. la mise en place d'un dispositif d'animation et de suivi des secteurs pavés. L'association des Amis de Paris-Roubaix assurera la coordination du suivi de l'état des travaux, de l'entretien et la restauration des secteurs pavés à travers un tableau de bord renseigné sur la base de retour de fiche d'identité pour chaque secteur pavés renseignée par les collectivités gestionnaires ;

2. la prise en compte des préconisations pour les travaux d'entretien et de restauration des pavés par les gestionnaires de secteurs pavé, via le guide de pose des pavés, proposé par les Amis de Paris-Roubaix, expert en la matière ;

3. la prise en compte des préconisations pour l'entretien et la restauration des éléments indissociables de Paris-Roubaix (Vélodrome et Pont Gibus).

II- Valoriser les pavés et son vélodrome, afin d'offrir un accueil de qualité, adapté au site, aussi bien lors de Paris-Roubaix que tout au long de l'année.

Cet enjeu se décline en six orientations :

Le jour de la course,

1. prise en compte de préconisations pour l'accueil et la gestion du public (stationnement, flux piéton, gestion des déchets) ;
2. prise en compte des préconisations concernant la publicité sur les secteurs pavés et dans le vélodrome ;

Le reste de l'année,

3. mise en place d'une réflexion collective pour l'harmonisation de la signalétique et notamment des bornes indiquant le nom du secteur pavé, pour proposer une identité unique et cohérente sur l'ensemble du site classé ;
4. mise en place d'une réflexion collective pour l'harmonisation des oeuvres artistiques et des mémoriaux (stèles) en hommage aux grands noms liés à la course ;
5. intégration des secteurs pavés dans la trame de mobilités douces du territoire ;
6. mise en place d'actions de communication autour de Paris-Roubaix et des secteurs pavés (stand de produits locaux d'agriculteurs le jour de la course etc.) et le reste du temps, sensibilisation des habitants et acteurs locaux sur la préservation des secteurs pavés, par le biais de la brochure des amis de Paris-Roubaix, de haut du pavé, etc.

Ce plan de gestion et de valorisation n'est pas prescriptif et n'impose aucune obligation de restauration : il fournit des outils et des conseils pour faciliter la gestion des sites et sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, agriculteurs, associations, habitants...).

Entretien et restauration des secteurs pavés



©Jean-Pierre Dikson, photographe

Plan d'actions d'entretien et de restauration

Le plan de gestion constitue un document de référence pour les années à venir, visant à protéger, conserver, valoriser et partager les valeurs du bien culturel des secteurs pavés de la course Paris-Roubaix.

Au cours de l'étude de classement, une évaluation précise de l'état des pavés a été réalisée, distinguant ceux en bon état de ceux présentant divers degrés de recouvrement ou de réparation (allant de quelques rustines de bitume jusqu'au recouvrement total sans pavés en dessous). Les 52 secteurs pavés retenus pour le classement correspondent à ceux ayant obtenu une note 1 ou 2, c'est-à-dire des secteurs en bon état ou présentant seulement quelques dégradations.

Cette évaluation permet d'établir une programmation et une priorisation des interventions de manière objective.

Il est proposé que l'association des Amis de Paris- Roubaix, association de bénévoles engagée, assure la coordination du suivi des travaux d''entretien et de restauration des secteurs pavés par le biais d'un tableau de bord de suivi de l'ensemble du site classé et de fiche sd'identité pour chaque secteur pavés, en lien avec les collectivités locales concernées). Les documents (plan de gestion, tableau de bord et fiche d'identité) seront transmis à chaque collectivité locale propriétaire/gestionnaire d'un ou d'une partie d'un secteurs pavés.

Le tableau de bord, joint en annexe, sera suivi par l'association des Amis de Paris-Roubaix et poursuit plusieurs objectifs :

- disposer d'un état des lieux aussi exhaustif que possible des secteurs pavés composant le site classé, en identifiant leurs caractéristiques et leur état de conservation ;
- assurer un suivi régulier de leur évolution, en recensant les dysfonctionnements ou dégradations observés ;
- hiérarchiser et prioriser les interventions à engager, au regard de l'état des secteurs et des enjeux de conservation ;
- constituer un outil d'alerte et d'aide à la décision à destination des collectivités concernées, afin de faciliter la programmation et la mise en œuvre des travaux nécessaires à la préservation des pavés.

La fiche d'identité jointe en annexe sera remplie par les gestionnaires et poursuit les objectifs suivants :

- établir un diagnostic précis pour chaque secteur pavé, en consignant les caractéristiques, l'état de conservation et les éventuelles dégradations observées ;
- offrir aux gestionnaires un espace pour s'exprimer sur l'évolution du secteur, leurs besoins et leurs idées pour sa gestion et sa valorisation.

Cette fiche est conçue pour un suivi à long terme et devra être régulièrement réactualisée. Elle constitue un outil clé permettant de mettre à jour le tableau de bord présenté précédemment.

Pour assurer la cohérence du suivi, la transmission de chaque fiche d'identité aux Amis de Paris-Roubaix est prévue, ces derniers assurant la coordination et le suivi global des interventions sur l'ensemble des secteurs pavés.

Acteurs et gestionnaires

LE FRUIT D'UNE MULTITUDE D'ACTEURS

Partenaire majeur de Paris-Roubaix et partenaire officiel de Paris-Roubaix Femmes, la **Région Hauts-de-France** a participé au plan de financement destiné à la rénovation de secteurs pavés comme la Trouée d'Arenberg. Dans cette perspective, l'institution régionale a aussi décidé de s'engager dans la maintenance des pavés en soutenant l'association « Les Amis de Paris-Roubaix » ainsi que dans le cadre de ses compétences obligatoires, les lycées professionnels horticoles de Raismes et de Lomme. Enfin, le Président du Conseil régional fut à l'initiative en 2017 de la sollicitation du classement des secteurs pavés, véritable mémoire de notre région.

Les collectivités locales, notamment les **communes**, certains EPCI et le **département du Nord**, occupent également un rôle central dans la gestion et la préservation des secteurs pavés de la course cycliste Paris-Roubaix, dont certains leur appartiennent. En tant que propriétaires de ces secteurs, elles sont responsables non seulement de l'entretien régulier mais aussi de la restauration des pavés, afin de garantir la pérennité de ce patrimoine unique. Certaines communes ont délégué cette compétence à des **intercommunalités**, comme la communauté de communes du Pévèle Carembault (CCPC), qui finance chaque année des travaux de restauration permettant de préserver environ 200 mètres de pavés.

D'autres intercommunalités et collectivités jouent également un rôle actif : la Métropole Européenne de Lille (MEL) se charge de l'entretien des pavés dans des secteurs stratégiques, tels que Luchin, Baisieux et Gruson. La Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH), quant à elle, a mis en place un partenariat avec le lycée agricole de Raismes, qui contribue à l'entretien des pavés sur les communes de Wallers, Haveluy et Haspres. Cette collaboration permet aux élèves d'acquérir une expérience concrète et aux collectivités de bénéficier d'un entretien de qualité. De même, la Communauté d'agglomération



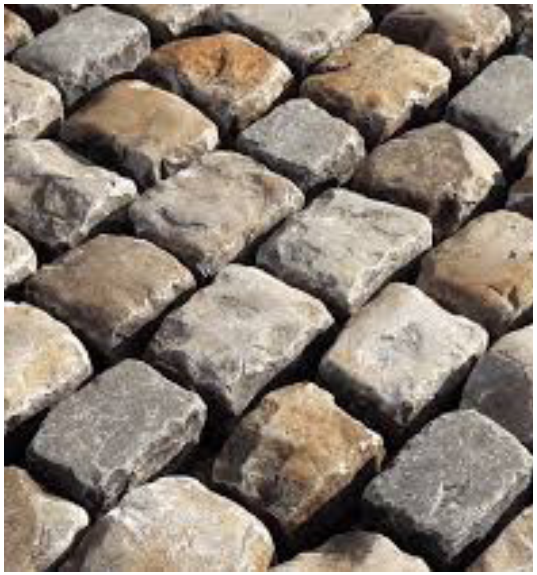
Source : site internet ASO



de Valenciennes Métropole a apporté son soutien en protégeant les secteurs pavés de son territoire à travers le PLUi (art L151-19 du CU)

Le **PNR Scarpe-Escaut** est également un acteur ressource pouvant apporter une expertise et des recommandations en matière d'écologie, de biodiversité, d'aménagement paysager, gestion des eaux, de publicité, notamment à l'occasion des travaux de rénovation, aménagement, de plantations.

Une restauration bien effectuée assure une longévité des pavés de près de 50 ans, garantissant ainsi que le tracé de Paris-Roubaix reste authentique et en bon état pour les prochaines générations de coureurs et de spectateurs.



La logistique et le financement de ces opérations d'entretien et de restauration sont partagés entre les collectivités locales, les acteurs publics, les associations et les partenaires de la course. Cette collaboration permet de réunir les ressources nécessaires et de structurer les interventions de manière durable, tout en préservant l'esprit de Paris-Roubaix.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Depuis de nombreuses années, l'association des Amis de Paris-Roubaix, en coordination avec ASO, l'organisateur de la course, veille à informer les collectivités propriétaires des voiries pavées de son plan d'entretien et de restauration (et il en demeurera ainsi avec les nouveaux documents). Pour la suite, il est recommandé que l'association continue de se concentrer spécifiquement sur les secteurs pavés classés, en priorisant les secteurs qui seront empruntés par la course.

Quand une dégradation est identifiée et qu'une rénovation est nécessaire, les interventions d'entretien sont priorisées en fonction de **l'état des secteurs pavés** et de leur **sélection pour le tracé de la course à venir**, avec une attention particulière portée aux zones où l'état de la chaussée pourrait représenter un risque pour la sécurité des cyclistes. Les secteurs les plus endommagés, où les pavés risquent d'affecter le déroulement de la course ou de compromettre la sécurité des coureurs, seront ainsi traités en priorité.

Sur les 52 secteurs pavés retenus pour le classement, 19 ne sont plus empruntés par la course depuis plusieurs années, mais pourront l'être à terme. Il convient donc de ne pas les oublier en termes d'entretien ou de restauration.

L'association des Amis de Paris-Roubaix (APRx) sera à l'initiative des travaux, et aura la tâche de contacter les collectivités locales pour flécher les secteurs nécessitant des travaux. Grâce à leur expertise, ils pourront être sollicités en suivi de chantier.

Pour assurer une gestion optimale, le tableau de bord identifiera précisément, pour chaque secteur pavé, la collectivité propriétaire, les différents acteurs de la gestion, ainsi que la collectivité ou entité qui finance les travaux nécessaires. Cette approche permet une meilleure coordination et garantit que chaque secteur pavé bénéficie de l'entretien approprié en fonction de son état et de son usage.

Le tableau de bord intègre la fréquence et la saisonnalité des interventions, afin que les travaux soient réalisés aux moments les plus appropriés, en évitant toute interférence avec la course Paris-Roubaix et en tenant compte des conditions climatiques favorables.

Cette planification vise à préserver l'état des secteurs pavés et à assurer leur entretien dans des conditions optimales.

La fréquence et la saisonnalité des interventions sont également intégrées dans ce plan pour garantir que les travaux soient effectués à des moments propices, en évitant d'interférer avec la course Paris-Roubaix et en tenant compte des conditions climatiques idéales pour ce type de travaux. Ces interventions régulières permettent de prévenir une dégradation excessive et de maintenir un niveau d'entretien adéquat.



FOCUS SUR LES PRESTATAIRES

Selon le niveau d'intervention établis, les prestataires sont différents :

- les travaux ponctuels, effectués par les bénévoles des Amis de Paris Roubaix, consistent à intervenir sur des zones plus modestes mais nécessitant impérativement un entretien constant pour prévenir l'usure. Ces interventions couvrent jusqu'à 80 m^2 par an.
- les moyens travaux de restauration, impliquant les lycées professionnels horticoles de Lomme et de Raismes, permettent aux élèves d'apprendre les techniques traditionnelles de pavage tout en contribuant à la conservation du patrimoine. Les écoles peuvent ici aussi être missionnées par les collectivités, et en lien avec les Amis de Paris Roubaix. Ce partenariat permet de restaurer chaque année environ 400 m^2, équivalent à 120 mètres de route.
- les gros travaux de restauration, nécessitant des compétences techniques élevées, sont réalisés par des entreprises spécialisées en pavage missionnées par les collectivités ou possiblement par les services internes des collectivités, souvent en lien avec l'expertise et le suivi des Amis de Paris Roubaix. Ce type de travaux permet de restaurer entre 200 et 600 mètres de pavés par an, couvrant toute la largeur de la voie, soit jusqu'à 1 500 m^2.

Le secteur emblématique de la Trouée d'Arenberg, par exemple, est la propriété de l'État. Situé au coeur de la Forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers, sa gestion est assurée par l'Office National des Forêts (ONF), qui veille à son intégrité tout en préservant le caractère naturel de la forêt environnante.

SCHÉMA DES PRESTATAIRES



Pour les Amis de Paris-Roubaix, c'est aussi la récompense de leur labeur.
La Voix du Nord, 13 juillet 2018



Élèves et bénévoles se sont mobilisés pour retaper le secteur N° 21 de Paris-Roubaix.
La Voix du Nord, 04 avril 2023



À trois semaines de Paris-Roubaix, le secteur pavé s'offre un lifting d'enfer.
La Voix du Nord, 21 mars 2018

	PILOTAGE	INTERVENTION
Travaux ponctuels max 80 m²	APRx	APRx
	Collectivités *+ expertise APRx*	Services communaux + Lycées horticoles
Moyen travaux max 400 m²	Collectivités *+ expertise APRx*	Services communaux + Lycées horticoles *+ expertise APRx*
Gros travaux max 1500 m²	Collectivités *+ expertise APRx*	Entreprise privée *
		Services communaux *+ expertise APRx*

** L'entreprise GREEN STONES à Noyal /s Bazouges (35 560) est recommandée par les amis de Paris-Roubaix : démarche novatrice et environnementaliste*

Préconisations de travaux

Repérage des types de dommages :

Chaque type de dommage peut rentrer dans les trois niveaux d'entretien et peut être géré par les différents acteurs cités précédemment.

Une dégradation

Enherbement trop important des joints et des pavés

Dans le cas où la fréquence de passage (voitures et engins agricoles) est faible, la route peut s'enherber assez rapidement.





Une solution

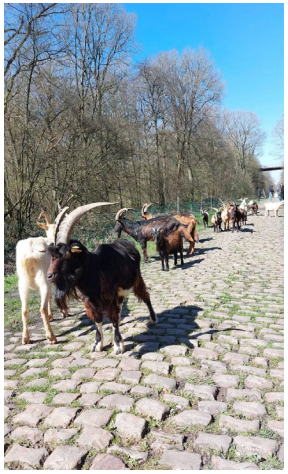
Travaux adéquats



Possibilité de faire appel à une entreprise pour limiter manuellement la propagation de l'herbe.

Travail fastidieux mais vertueux car l'utilisation de produits phytosanitaires est strictement interdit sur l'espace public. Il est fortement conseiller de limiter les pesticides sur les parcelles privées concernées ou alentours.





Lorsque le secteur le permet (site fermé, clôturé et non circulé), il sera possible de mettre en place de l'éco-pâturage.



Sur le secteur pavé de la Trouée d'Arenberg, situé en zone Natura 2000, l'herbe entre les pavés doit être maîtrisée pour éviter leur dégradation. À cet effet, des solutions écologiques ont été mises en place, notamment le pâturage par des chèvres, qui contribuent naturellement à l'entretien des voies pavées tout en préservant l'intégrité du site.

Une dégradation

Dégradation de la chaussée par les engins agricoles : casse du pavé / déchaussement

Avec la proximité des champs et le passage quotidien d'engins agricoles sur les tronçons, il peut arriver que les pavés s'abîment, se cassent, ou encore se déchaussent de la voirie - Problème possiblement récurrent avec la taille grandissante des engins agricoles.

Dégradation de la chaussée par les poids lourds : casse du pavé / déchaussement

Cette catégorie concerne les cas de projets à proximité des secteurs :

- travaux liés à l'installation d'éoliennes en bordure de la voie, qui font appel à des engins d'une certaine envergure ;
- travaux de construction sur les champs voisins (type quartier pavillonnaire...) entraînant le passage de poids lourds plus ou moins grands.

Concrètement, ces situations peuvent causer la casse ou le déchaussement d'un ou plusieurs pavés, créant des nids de poule ou trous dans la chaussée.





Se référer au guide de pose des pavés pour repositionner les pavés cassés.

Une solution

Préconisations



Pour la préservation des pavés lors du passage d'engins lourds, il est recommandé de définir des modalités techniques de mise en sécurité adaptées :

Utiliser des voies d'accès spécifiques à proximité des pavés (si disponibles) pour réduire la fréquence de passage directement sur la voie pavée. *(Cf. encadré page suivante)*

<u>Pour les poids lourds exclusivement :</u>

Si le développement éolien n'est pas incompatible d'un point de vue paysager avec ce classement, il faudra avoir une attention particulière aux chemins pavés existant en protégeant les secteurs empruntés par des véhicules lourds nécessaires au chantier.

Mettre en place des barrières temporaires autour des secteurs pavés pour guider le passage des engins en dehors de la voie pavée dans la mesure du possible. Une mesure d'accompagnement pourrait être l'utilisation de plaques de protection temporaire ou l'utilisation de voies d'accès spécifiques pour éviter un écrasement ou une dégradation des pavés.

Travaux adéquats

Remplacer les pavés cassés par de nouveaux pavés. Une dépose minutieuse et une repose à l'identique des pavés sont recommandées, afin de préserver l'intégrité et l'authenticité du patrimoine pavé. Toute intervention doit respecter l'état originel de la chaussée et s'inscrire dans une démarche de conservation conforme aux recommandations du site classé.

Autant que possible utiliser des pavés de récupération (provenant d'autres secteurs...), tant qu'ils sont en bon état et qu'ils sont semblables aux pavés existants (dimensions, nature de pierre...)

Interdiction de recouvrir de macadam ou de graviers

Une dégradation

Déplacement ou retrait de buse

En cas de travaux concernant les buses (pose, déplacement ou retrait) ou l'enfouissement de réseaux, entraînant la dépose de pavés (que ce soit sur le linéaire du réseau ou uniquement sur le secteur correspondant à la buse).





Maintien de la circulation agricole sur les secteurs pavés

Les secteurs pavés constituent des chemins ruraux dont l'usage par les exploitants agricoles doit être pleinement maintenu. Le présent plan de gestion ne prévoit aucune restriction à la circulation des engins agricoles.

La recommandation visant, lorsque cela est possible, à emprunter des voies d'accès alternatives pour les engins les plus lourds a uniquement un caractère incitatif. Elle a pour seul objectif de prévenir les dégradations prématurées des pavés et de garantir la sécurité de tous les usagers.

Le classement vise donc à préserver l'état de ces voies emblématiques tout en assurant la continuité et la pérennité des activités agricoles qui contribuent à la vie et à l'entretien de ces secteurs.

Une solution

Travaux adéquats

Replacer les pavés déposés.

Les remplacer par de nouveaux pavés s'ils sont en mauvais état.

- Possibilité d'utiliser des pavés de récupération (sur d'autres secteurs…), tant qu'ils sont en bon état et qu'ils sont semblables aux pavés existants (dimensions, nature de pierre…) ;
- Interdiction de recouvrir de macadam, de graviers ou de tout autre revêtement permanent.



Remplacement des pavés par du macadam sur la zone d'intervention des travaux

Se référer au guide de pose des pavés pour repositionner les pavés cassés.

Une dégradation

Affaissement de la chaussée pavée liée au comblement des fossés

La proximité des champs agricoles induit souvent un rétrécissement des fossés voire un comblement total, ce qui limite leur efficacité et augmente les risques d'inondations.

L'eau, fréquente sur ces tronçons pavés par période de fortes pluies, fragilise la fondation de la chaussée et entraîne un affaissement général de la chaussée ou un déchaussement partiel.

Avec l'instabilité climatique et l'augmentation d'intempéries, l'anticipation et la gestion des eaux pluviales est devenue une problématique à ne pas négliger. Il est primordial de trouver des solutions de gestion des eaux, pour l'évolution des secteurs pavés.



Limite avec le champ trop restreinte



Une solution

Travaux adéquats

Dans un premier temps : remplacer les tronçons détériorés.

- Interdiction de recouvrir de macadam ou de graviers



Se référer au guide de pose des pavés pour repositionner les pavés cassés.

Dans un second temps : créer une zone tampon pour l'infiltration des eaux.

- Lorsque l'espace le permet, il convient d'éviter toute imperméabilisation des sols, comme illustré sur la photo ci-dessous. Il est recommandé de privilégier au maximum la végétalisation des abords des secteurs.



Préconisations

À minima, aménager une bande enherbée le long des bordures pavées (idéalement, au moins d'un mètre).



Les secteurs classés étant limités aux seules zones pavées et à leurs bas-côtés, les préconisations qui suivent sont données à titre indicatif. Lorsque les parcelles publiques le permettent, il est recommandé d'aménager des bords de champs* le long des secteurs pavés, afin de contribuer à la durabilité des pavés.

En partenariat avec les communes et les intercommunalités, le classement peut constituer une opportunité pour engager un travail fin de repérage des parcelles agricoles, de recalage des limites administratives et de prise de contact avec les agriculteurs concernés. Dans le cadre de cette concertation, les collectivités pourront aborder la question des limites parcellaires, en vue de dégager une marge suffisante, voire de créer un corridor écologique (trame verte et bleue) le long des secteurs pavés, tout en garantissant le bon état des pavés à long terme.

Ces préconisations s'appliquent en particulier lorsque les emprises publiques sont trop étroites.

Lorsque l'espace le permet et en l'absence d'enjeu d'ouverture paysagère, il peut être envisagé d'aménager une bande arbustive et arborée le long de la voie pavée. Dans ce cas, il convient de maintenir une bande enherbée suffisamment large afin d'anticiper l'affluence lors de la course, d'éviter le piétinement des cultures voisines et de préserver les plantations.

Plusieurs types d'éléments peuvent composer les bords de champs. Il peut s'agir de bordures herbacées et arborées telles que des haies, des noues ou encore des bandes enherbées. Ces bords de champs se distinguent clairement des parties cultivées.





Zone tampon enherbée dédiée à la foule le jour de la course.
L'idéal étant d'aménager une noue paysagère, de 2 m minimum, pour permettre une vraie infiltration des eaux.



Considérés comme improductifs, ils rendent pourtant de réels services écosystémiques tels que la lutte contre l'érosion, la préservation de la biodiversité et la gestion des eaux pluviales

Développement agricole et périmètre de classement

Le classement concerne uniquement l'emprise des voies publiques et n'introduit aucune servitude d'abords. Il n'a donc pas d'impact sur le développement des activités agricoles à proximité des chemins pavés (bâtiments, réseaux, aménagements).

L'idée d'une concertation avec les agriculteurs évoquée précédemment porte uniquement sur les interventions susceptibles d'affecter directement l'état des pavés ou de leurs accotements, afin d'en assurer la préservation tout en garantissant la poursuite des activités agricoles.

Dans le cadre de ce plan de gestion, une charte de bonnes pratiques pourrait ainsi être élaborée en collaboration avec les agriculteurs pour préserver les voies pavées.

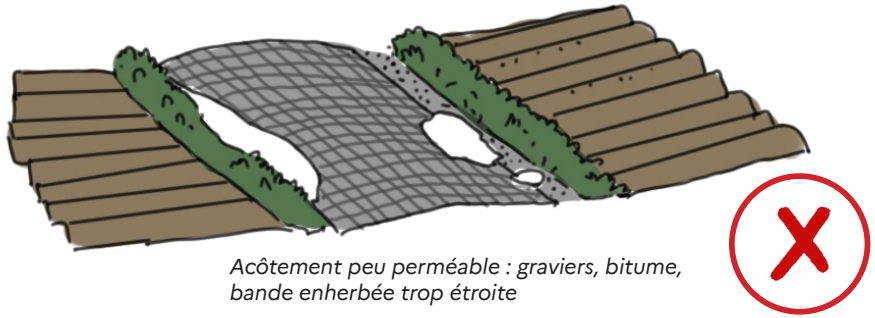
La concertation pourrait également s'appuyer sur la brochure « Bordures de champs » réalisée par la chambre d'agriculture pour aborder la question de l'écologie, de la gestion de l'eau et du végétal.

Enfin, des recommandations pourraient être prévues dans les PLU et PLUi, pour préserver, voire améliorer, les abords des voies pavées classées (interface entre les voies pavées et les paysages dans lesquels elles évoluent).

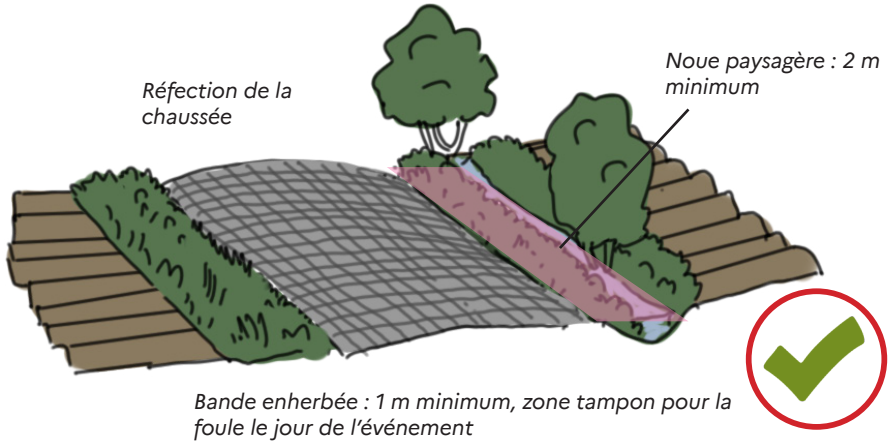
L'objectif d'un tel travail est de sensibiliser aux problématiques liées au grignotement des fossés, et de l'importance de conserver une bande végétale et perméable en bordure des champs, autant pour l'infiltration des eaux que pour le développement de la biodiversité.

Fonction des bandes enherbées

Les bandes enherbées relèvent pleinement de l'espace agricole et remplissent avant tout une fonction environnementale : protection des cours d'eau, intérêt écologique, infiltration des eaux. Le plan de gestion rappelle simplement qu'elles peuvent, de manière ponctuelle et secondaire, accueillir des spectateurs lors du passage de la course, sans remettre en cause leur vocation première ni leur statut dans le cadre de la politique agricole commune.



Acôtement peu perméable : graviers, bitume, bande enherbée trop étroite



Bande enherbée : 1 m minimum, zone tampon pour la foule le jour de l'événement

Importance des accotements des voies pavées

Le classement n'impose aucune prescription particulière ni modification des usages. Il vise simplement à rappeler le rôle essentiel des accotements : stabilisation de la voie pavée, infiltration des eaux pluviales, limitation de l'érosion et protection des cultures lors du passage des spectateurs.
Lorsque ces accotements sont absents ou réduits, une solution concertée peut être recherchée : mise en place de bandes herbacées à l'initiative de l'exploitant, ou création d'accotements par la collectivité avec l'accord des propriétaires. En cas d'empiètement accidentel des cultures sur le domaine public, le rétablissement des limites et la restauration des bas-côtés relèvent conjointement de l'exploitant et du gestionnaire de la voie.

Une dégradation

Inondations

Quand les secteurs pavés se trouvent en contrebas, le risque d'inondation est plus élevé. La gestion des eaux étant déjà complexe sur ces secteurs, lors de fortes pluies, il se peut parfois que les routes soient partiellement voire complètement inondées.



Intervention d'urgence pour mise en sécurité

Des interventions d'urgence peuvent s'avérer nécessaires pour assurer la sécurité des biens et des personnes. Les collectivités sont habilitées, dans ce cas, en la pose localisée d'un enrobé, qui ne peut être effectuée qu'à titre provisoire, afin d'assurer la sécurité immédiate des usagers, dans l'attente d'une remise en état des pavés programmée dans un délai raisonnable. Ces travaux peuvent être effectués sans dépôt préalable d'une demande d'autorisation spéciale de travaux au titre des sites.

Les collectivités réalisant de telles interventions informent l'inspection des sites (DREAL) et s'engagent à rétablir le revêtement en pavés, elles informent du délai prévisionnel de remise en état du site en mettant à jour la fiche d'identité mentionnée précédemment.

Ce dispositif concilie la nécessité de garantir la sécurité des usagers et l'objectif de retour systématique à l'état pavé, en cohérence avec les principes de protection liés au classement.

Une solution

Travaux adéquats

Afin de limiter les dysfonctionnements et de prévenir une dégradation prématurée des pavés, la mise en place d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales à proximité des secteurs pavés est recommandée. Implanté de préférence en partie basse, en dehors des emprises classées, il permet de favoriser une infiltration rapide et efficace des eaux de ruissellement.



Ces dispositifs peuvent être proposés aux communes et réalisés à l'aide de matériaux variés, comme illustré sur la photo ci-contre.

- Dispositif de canalisation et de collecte des eaux de ruissellement en pied de pente ;
- à l'entrée du secteur pavé : les ouvrages en béton latéraux (bien que d'aspect trop routier) jouent un rôle de guidage et de protection des écoulements, pour éviter que l'eau ne dégrade les accotements ou n'emporte les matériaux ;
- la grille avaloir (à droite) permet de collecter les eaux de pluie et de les diriger vers un réseau ou un exutoire.

Guide de pose des pavés

Les secteurs pavés de Paris-Roubaix étant reconnus pour leur valeur historique, toute intervention d'entretien ou de restauration devra respecter un protocole sur les techniques d'entretien et de restauration, dans un objectif de conservation patrimoniale. Ce protocole appliqué actuellement et depuis longue date par l'association des amis de Paris-Roubaix, experte en la matière vise à respecter les traditions historiques de pose des pavés et s'appuie sur les principes suivants :

- pose des pavés dans le sens de la largeur de la voie ;
- bordures en boutisses pour assurer un maintien latéral des pavés ;
- conserver un aspect légèrement bombé pour une bonne évacuation des eaux ;
- calepinage des pavés dans le sens perpendiculaire de la voie (lié à la difficulté de la course) ;
- les pavés utilisés sont d'origine historique ou similaires en taille, forme et texture aux pavés d'époque. Cela garantit une continuité visuelle et une cohérence avec les secteurs d'origine.

Choix des pavés

Origine des pavés

Le choix des pavés pour la restauration d'un secteur devra prendre en compte la couleur/teinte de l'ensemble pour assurer une continuité visuelle avec les pavés existants.

Sur les secteurs pavés de la course, il existe différents matériaux :

[1] *Elle présente néanmoins l'inconvénient d'être très glissante, notamment par temps humide. C'est pourquoi l'association des Amis de Paris-Roubaix préconise son remplacement progressif, lors des opérations de restauration, par des matériaux offrant une meilleure adhérence, tels que le grès, le granit ou le porphyre.*



Le porphyre : roche magmatique filonienne (gisement en filons, fissures ou failles remplies par la roche). Sa couleur est souvent pourpre (d'où son nom).



La pierre bleue : sa composition forme une structure solide et dense. Cette roche, façonnée par le temps et la pression, est prisée pour sa durabilité et sa beauté naturelle.[1]



Le granite : c'est le matériau le plus résistant. Il est quasiment inusable. Le granite est une roche magmatique plutonique (provenant de la cristallisation en profondeur) à texture grenue (grains visibles à l'œil nu). Sa densité est de 2,7 kg/dm^3 (ou litre).



Le grès : roche sédimentaire issue de l'agrégation et la cimentation de grains de sable. Sa densité varie de 2,64 à 2,72 kg/dm^3 (ou litre). Sa couleur peut être rouge, ocre, rose, vert, gris, blanc, jaune, marron, violet. Certains grès peuvent subir une altération rapide et redevenir du sable.

Le choix du matériau et de son origine se fera en accord avec la commune. Tout pavé d'origine étrangère comme le pavé d'inde par exemple est à proscrire. Le projet de classement cherche à mettre en valeur un patrimoine ainsi qu'un savoir-faire local dans le respect des traditions de pose anciennes. L'effet « patchwork » est à éviter.

L'entreprise GREEN STONES à Noyal /s Bazouges (35 560) est recommandée pour sa démarche novatrice et environnementaliste.

RÉGLEMENTATION

Texte de références

Il n'existe pas de documents techniques officiels concernant les ouvrages pavés, néanmoins quelques normes permettent d'apprécier des solutions et des critères techniques supplémentaires.

NF EN 12440 : « Pierres naturelles - Critères de dénomination » (2008)

NF EN 12371 : « Méthodes d'essai pour pierres naturelles - Détermination de la résistance au gel » (2010)

Cette norme donne la résistance minimale en nombre de cycles gel/dégel selon la zone géographique d'application

NF EN 1342 : « Pavé de pierre naturelle pour le pavage extérieur - Exigences et méthodes d'essai » (2013)

Liste de fabricants de pavés
(non exhaustive)

Neuf :

ATA (62)
Beltrami (Belgique)
DPA (91)
Eurocave SNC (Italie)
Graniterie Petitjean (88)
Marbrerie Slosse (59)
fabricant des trophées du Paris-Roubaix
SETP (21)
Stonenaturelle (Allemagne)
Stoneline ex-Marshalls (Belgique)

Réemploi :

BCA matériaux anciens (49)
Globalstone (Belgique)
Lahaye granits (35)
Noblema (73)
REP 91 (91)

Constitution de la chaussée

La chaussée est réalisée en plusieurs couches dont le rôle principal est la transmission des pressions (charges) et leur répartition sur le sol de la chaussée. L'assise/plateforme est sensiblement la même que pour une route asphaltée.

La chaussée est constituée de :

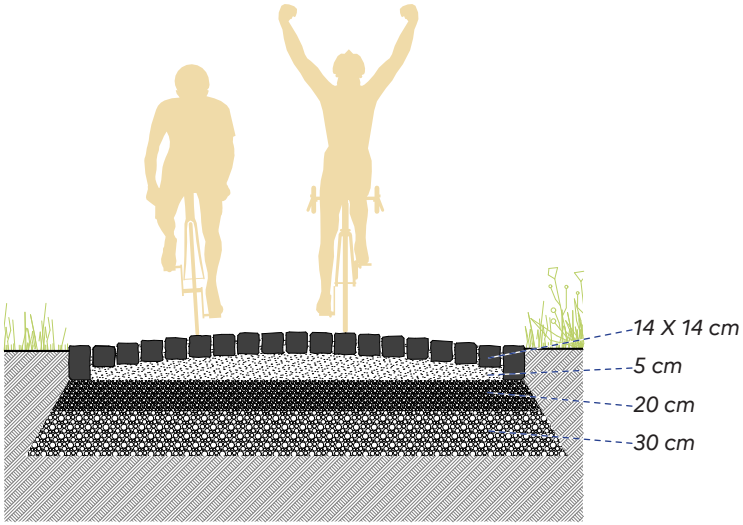
- couche de surface (roulement) : formée ici par les pavés en pierres naturelles décrites précédemment ;
- lit de pose : couche sur laquelle sont posés les pavés. Constituée de sable ou de sable stabilisé, elle doit avoir une épaisseur uniforme et compenser les hypothétiques irrégularités de la couche d'assise ;
- couche d'assise : constituée de grave concassée, compactée à la dame par couches successives. Elle répartit la charge et résiste à la déformation ;
- couche de forme (fondation) : facultative, cette couche est nécessaire si la portance du sol existant est trop faible. Elle est également constituée de grave concassée (plus grossière), elle correspond à la transition entre le sol existant et le reste de la chaussée.

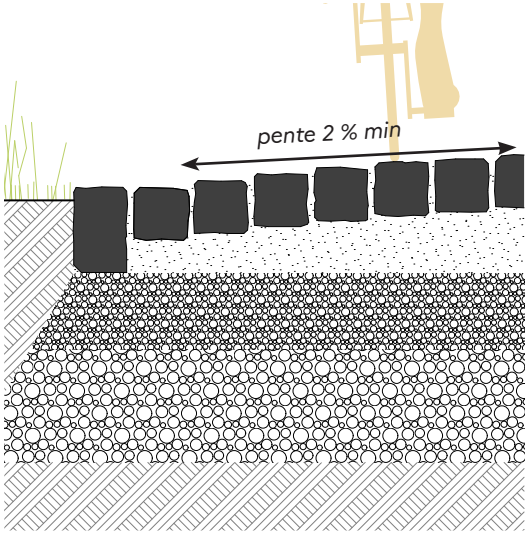
NB : un géotextile est toujours préconisé entre la couche de forme et le sol naturel, afin d'éviter toute contamination éventuelle.

Profil de la chaussée :

La stagnation de l'eau est le premier facteur de dégradation d'une chaussée pavée. Afin de parer ce problème, il est conseillé de mettre en place plusieurs mesures :

- la bordure devra être arasée pour permettre une bonne évacuation des eaux ;
- dans les différentes couches constituant la chaussée (couche de surface, couche d'assise, fond de forme) devront admettre des pentes légères (environ 2 cm par mètre = 2 % = 1,15°) ;
- en complément, il est préférable d'avoir un fossé de chaque côté de la voie, à discuter avec le propriétaire agricole.





Couche de surface : Pavé carré ou rectangulaire (joint sable) 14 x 14 x 14 cm (ou 20 x 14 x 14 cm)

Lit de pose : Sable, épaisseur environ 5 cm

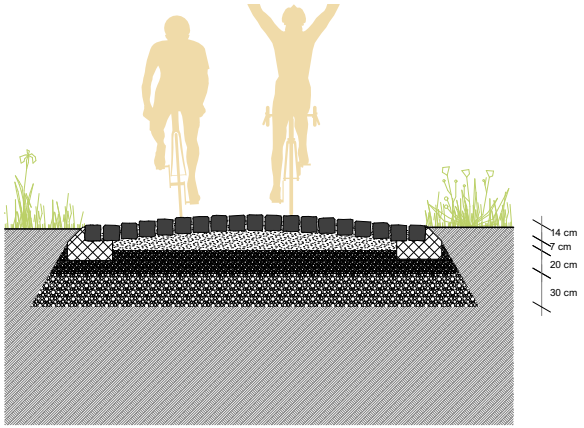
Assise : Grave non traitée compactée 0/31,5 épaisseur 20 cm

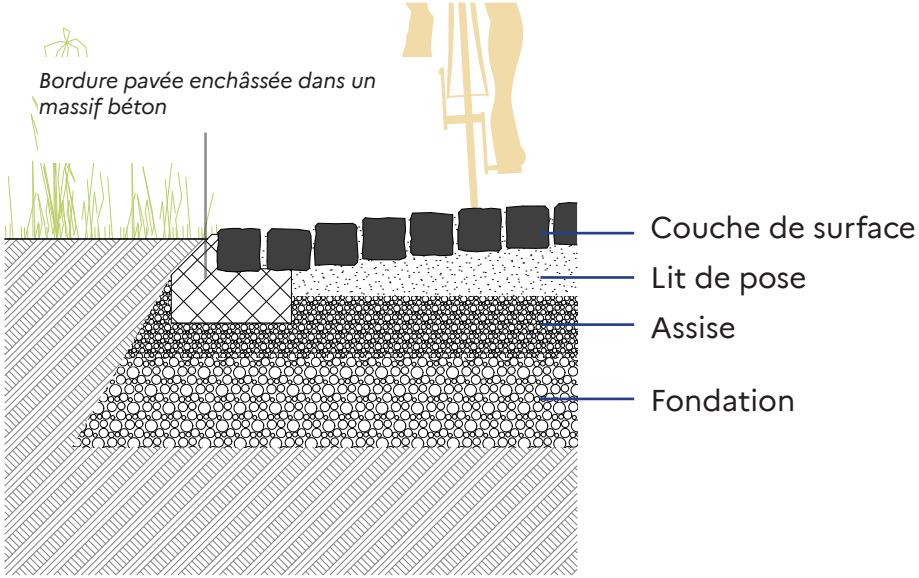
Fondation : Grave non traitée compactée 0/120 épaisseur 30 cm

Sol naturel

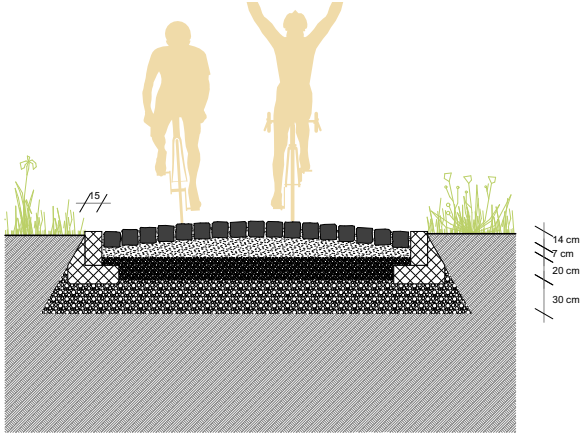
Ces dispositifs permettent de renforcer la chaussée et sont à utiliser pour les secteurs pavés à fort trafic ou forte charge.

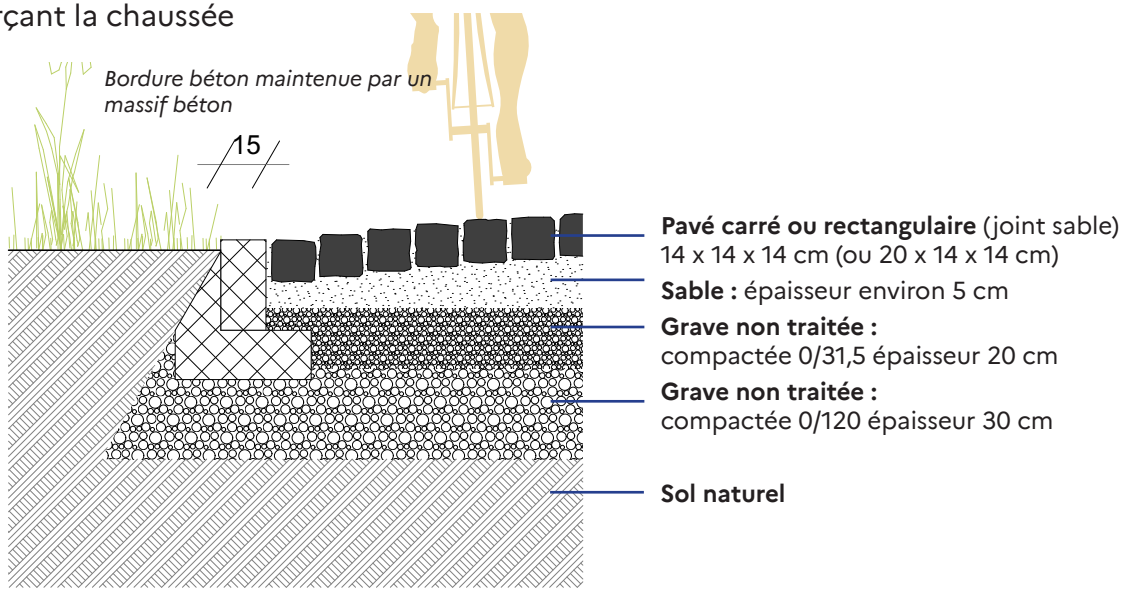
Profil pavé avec massif béton renforçant la chaussée





Profil pavé avec bordure et massif béton renforçant la chaussée





Outillage et matériaux

Matériaux nécessaires

Fondation : grave 0/120 mm (ou béton concassé). Une grave est un granulat composé d'un mélange de sable et de gravillons. Les graves peuvent être naturelles, reconstituées ou traitées aux liants hydrauliques (ciment, laitier,...) ou à la chaux. La densité est de 2100 kg à 2200 kg/m3 (2,1 à 2,2 kg/dm3 ou L). Un sac de 35 kg fait 16 dm3 (ou litres). Les granularités typiques des graves sont : 0/14 mm, 0/20 mm, 0/31,5 mm, 0/63 mm, 0/80 mm et 0/150 mm.

Assise : grave 0/31,5 mm ou concassé ou gaurain. Même remarque pour la couche de fondation.

Lit de pose : sable de Seine. Le sable est une roche sédimentaire meuble, constituée de petites particules provenant de la désagrégation d'autres roches dont la dimension est comprise entre 0,063 et 2 mm. Une particule individuelle est appelée grain de sable. Les sables sont identifiés par leur granulométrie (grosseur des grains). Le sable est souvent le produit de la décomposition du granite du fait de l'érosion. Ainsi, son composant principal est le quartz. La densité varie entre 1700 kg et 1900 kg/m3 (1,7 kg à 1,9 kg/dm3 ou L) = un sac de 35 kg fait 20 dm3 (ou litres). Le sable ne doit pas être trop fin (éviter le sable à maçonner) de calibre 0/6 ou 0/8 mm (pour les joints, le sable 0/4 mm suffit). Il doit être purement siliceux. S'il contient trop de calcaire, le sable est pulvérisé par compression entre le pavé et la fondation et la farine ainsi produite est expulsée vers l'extérieur sous l'effet de la circulation par le moindre joint un peu dégarni : le pavé s'affaisse alors.

Couche de surface : pavé (déjà décrit, voir Choix des pavés p.9).

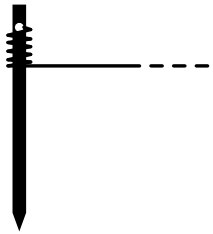
Outils nécessaires



Barre à mine ou pioche pour retirer les pavés, creuser le sol naturel.



Bèche pour retirer la vieille couche de sable ou creuser le sol naturel.



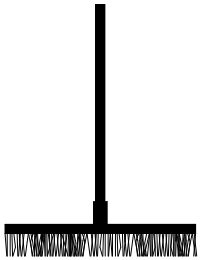
Piquet métallique et cordeau



Marteau de paveur ou massette



Truelle



Balai de chantier pour la confection des joints en sable

Lexique :

Relevé à bout : Il consiste à repaver une surface conséquente (> à 2 m^2) qui s'est enfoncée.

Repiquage : il consiste à repaver un nid de poule.

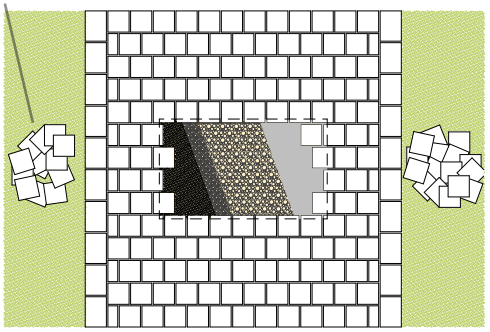
Soufflage : il s'agit de relever et remettre à niveau un pavé qui s'est enfoncé.

Préparation du fond de forme

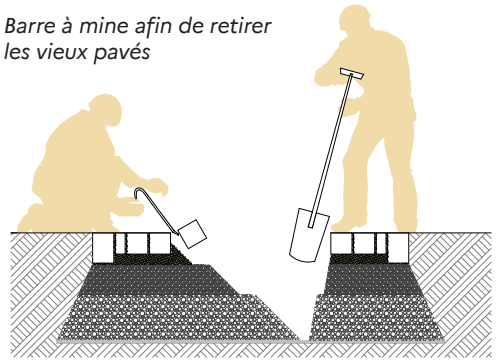
Cas d'une réparation sectorielle

1. délimiter la zone à réparer ;
2. enlever les vieux pavés à l'aide d'une barre à mine. Disposer uniformément les pavés des deux côtés de la chaussée afin d'éviter des manutentions inutiles (un pavé pèse environ 10 kg) ;
3. retirer le vieux sable avec une bêche et le mettre à proximité du chantier car il pourra être réutilisé ;
4. décaisser le fond de forme pour avoir suffisamment de volume pour mettre en œuvre les matériaux qui constitueront la base ;
5. mettre en œuvre les matériaux (grave) en ayant au préalable déposé un géotextile anticontaminant ;
6. bien damer (compacter pour chasser l'air) le fond de forme par dépôt successif de petites épaisseurs jusqu'à l'obtention du profil et de la profondeur recherchés. L'idéal est de conserver un décaissement d'environ 20 cm de profondeur par rapport à la surface des pavés (5 cm de sable + 15 cm d'épaisseur pour les pavés). La préparation du fond de forme est fondamentale. Car c'est cette couche qui va supporter les charges. Un défaut de solidité du fond de forme va se traduire par un enfoncement des pavés qui seront posés dessus.

Dépôt des vieux pavés sur le bas-côté



Barre à mine afin de retirer les vieux pavés



Bêche pour creuser et nettoyer le fond de forme

Cas d'une réparation en pleine largeur

1. enlever avec soin les vieux pavés et les stocker sur les bas-côtés ;
2. décaisser de 50 cm de profondeur et mettre en décharge l'excédent de terre. Prévoir une largeur supérieure à la largeur de la chaussée pavée (+ 1 mètre au total, soit 50 cm de chaque côté) ;
3. compacter et mettre en forme le fond ;
4. poser un géotextile anti-contaminant ;
5. mettre en œuvre des graves non traitées (sans ciment) de calibre 0/120 mm ;
6. mettre en œuvre des graves non traitées de calibre 0/31,5 mm.

NB : cas particulier des réparations ponctuelles du pavage :
Dans le cas où il est difficile de refaire un fond de forme tel que décrit ci-dessus, il est recommandé de poser les pavés avec un béton composé de sable, graviers 0/10 à 0/15 et 150 kg de ciment/m³ ou à défaut de béton, avec du mortier dosé à 100 kg de ciment/ m³. L'utilisation du béton ou mortier ne se fait pas à sec, mais humidifié (surtout pas liquide). La prise du béton se fait après 8 heures. Le béton ou le mortier offriront une meilleure résistance aux charges et cela évitera l'enfoncement des pavés au premier passage d'un engin lourd.

Pose des bordures

Cas d'une réparation sectorielle

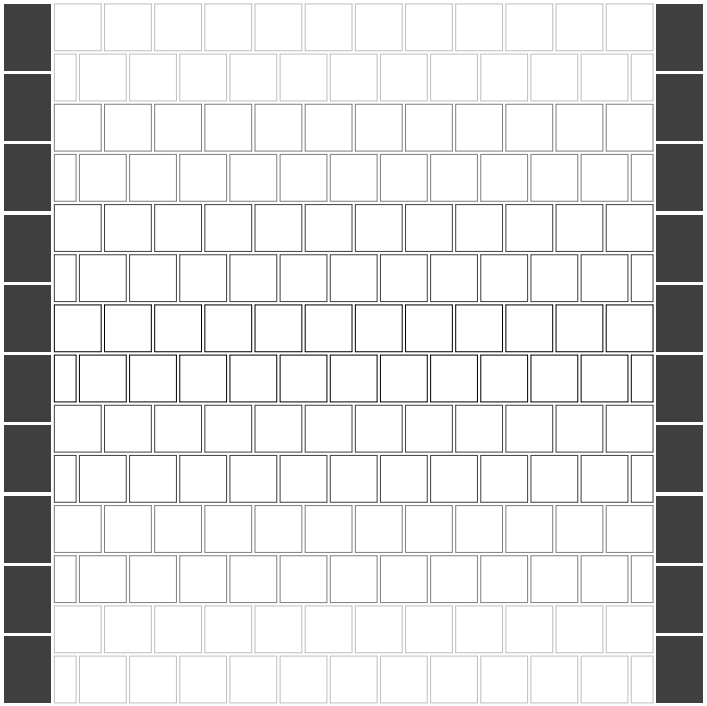
Si les bordures ont été retirées ou étaient inexistantes :

1. choisir les pavés les plus gros et les plus épais ;
2. poser un cordeau sur le bord de la chaussée (à la limite du pavage) et reprendre les cotes en altitude des bordures amont et aval ;
3. poser les bordures dans le ternaire ou dans la grave (concassé). Il est possible de sceller les bordures avec du béton, mais cela n'est pas obligatoire. Seulement préconisé si la route est fréquemment usitée par des camions et autres poids lourds ;
4. consolider le bas-côté en partie avec du ternaire (ou du béton, seulement si nécessaire) pour éviter que la bordure s'avachisse durant les travaux ;
5. une fois les travaux de pavage finis, bien finir de consolider le bas-côté en remplissant avec de la grave.

Cas d'une réparation en pleine largeur

1. poser les cordeaux à la cote en altitude voulue et avec l'écartement voulu (3 mètres à l'intérieur des bordures est un minimum) ;
2. poser les pavés de bordure sur la grave (ou le béton) en veillant à ne pas en mettre sur le côté intérieur de la chaussée afin de garder suffisamment d'espace pour le lit de sable et le pavé de la première rangée ;
3. contrebuter les pavés de bordure à l'extérieur de la chaussée ;

NB : Afin de souligner l'ouvrage, ces pavés de bordure pourront être différents (par leur hauteur et/ou leur nature) de ceux utilisés pour la zone pavée.



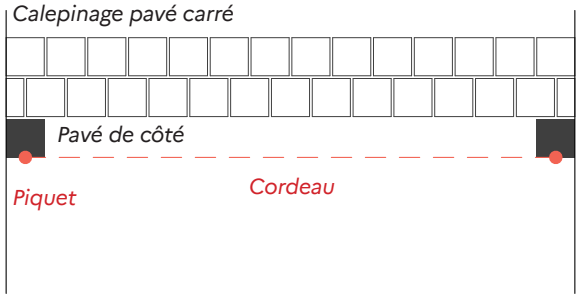
La zone pavée doit être butée longitudinalement et transversalement par des bordures scellées ou encastrées dans la fondation, voire par des longrines en béton si le trafic est intense.

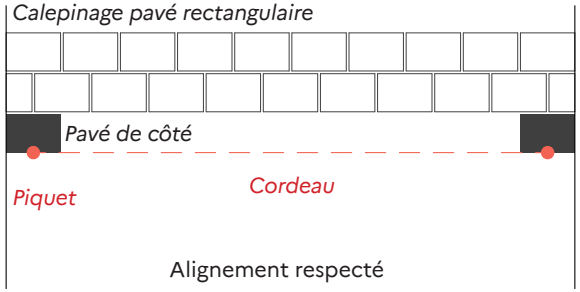
Pose des pavés

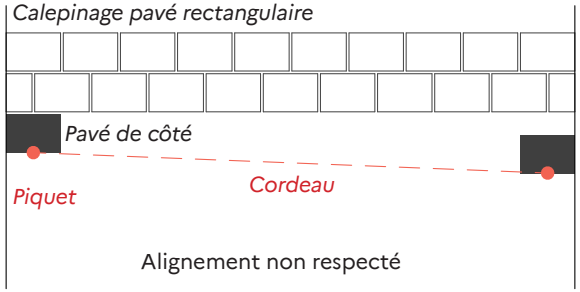
1. déposer le sable (de Seine) en grande quantité sur le fond de forme. Le lit de sable doit faire en finalité 5 cm +/- 1,5 cm ;
2. poser au jugé à l'œil les deux pavés de « côté » ;
3. poser les fiches métalliques contre les 2 pavés et placer le cordeau en le serrant avec le nœud du paveur en ayant regardé auparavant l'alignement des rangées de pavés déjà posés ;
4. poser les pavés en veillant à ne pas aligner les pavés sur deux rangées consécutives. On peut utiliser des boutisses (pavés plus longs, exemple 30 cm au lieu de 20 cm) côté bordure sur une rangée sur deux ;
5. il faut affermir les pavés en les frappant plusieurs fois avec le marteau de paveur ou une bonne massette. Cela permet de bien « assoir » les pavés et surtout de chasser l'air. Il faut faire tout cela sans dépasser la cote en altitude du cordeau. C'est le point clé pour avoir une bonne qualité de pose ;
6. ne pas dépasser dans le sens longitudinal le cordeau ;
7. prévoir des joints d'environ 1 cm (pas de joint < 5 mm).

Attention à ne pas poser les pavés bord à bord car le sable aura du mal à pénétrer. Attention également aux joints trop importants, car le pavé sera plus dur pour les usagers et les pavés risquent de s'avachir.

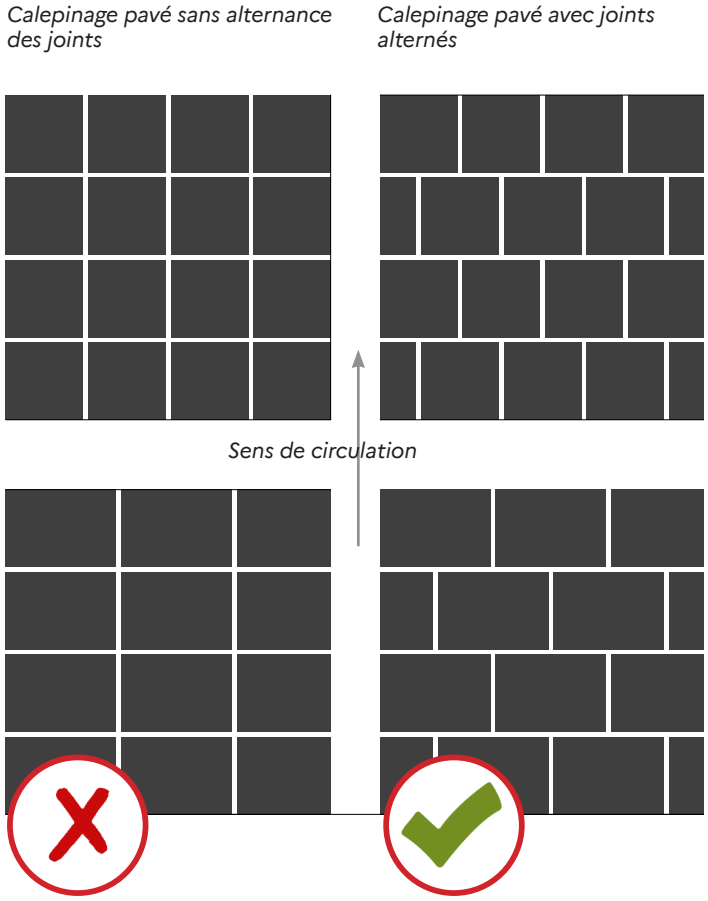
8. Quand on arrive à 4 ou 5 rangées à paver, il faut veiller à l'alignement en mesurant la distance à paver à la fois sur le côté gauche et le côté droit de la chaussée. Si on ne trouve pas la même valeur, c'est que l'on n'est pas parallèle. Il faudra rattraper l'écart en jouant avec la grosseur des pavés et l'épaisseur des joints. Dans le cas ci-dessous, on mettra des pavés plus petits à droite et plus gros à gauche (ou on jouera un peu avec l'épaisseur des joints). Une fois que l'on a posé une rangée, on vérifie que l'on a bien commencé à rattraper l'écart en mesurant à nouveau le parallélisme.





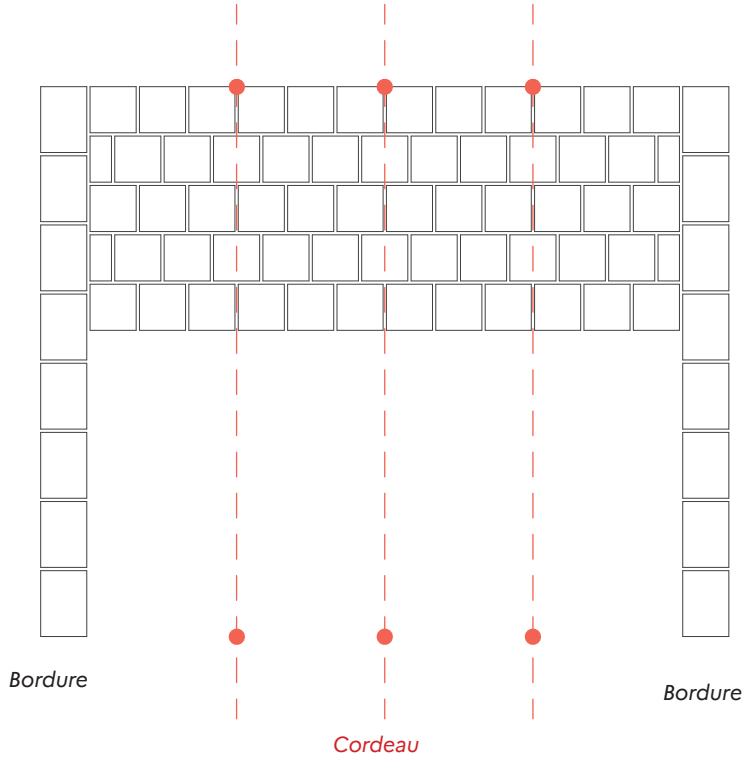


Au-delà de son rôle esthétique, le calepinage des pavés participe à la résistance de la chaussée. Il est important de ne pas former de lignes continues dans le sens de circulation.



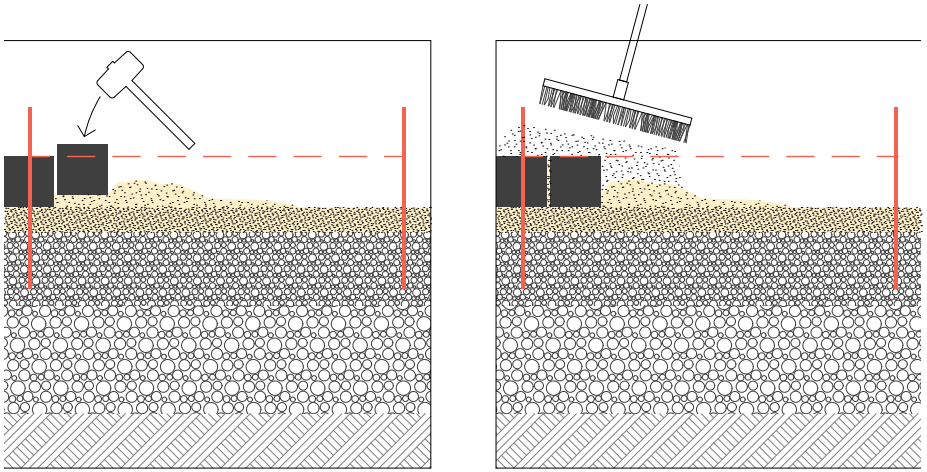
Pose des pavés (réparation en pleine largeur)

1. la pose des pavés est globalement la même. Seule, la pose des cordeaux est différente. Car il faut assurer le profil de la chaussée sur toute la largeur ;
2. poser le cordeau central dans l'axe de la chaussée à la cote en altitude voulue. En général, une pente de 1 à 2 % est suffisante pour la bonne évacuation des eaux pluviales ;
3. poser les cordeaux « intermédiaires » parallèlement à l'axe de la chaussée, toujours à la cote en altitude voulue ;
4. procéder ensuite comme pour les réparations sectorielles (voir paragraphe précédent) en posant le cordeau transversal sur les cordeaux axiaux.



Confection des joints et finitions

1. remplir les interstices entre les pavés avec du sable (le même que pour le lit de pose) ;
2. bien faire pénétrer le sable en balayant la chaussée ;
3. ficher les joints à l'eau si possible. L'eau facilite la pénétration du sable ;
4. recommencer à mettre du sable, balayer et ficher à l'eau autant que nécessaire jusqu'à refus de sable.





Entretien et restauration des éléments indissociables de Paris-Roubaix

Préconisations de restauration du Vélodrome et du Pont Gibus

Le vélodrome André Pétrieux à Roubaix

L'entretien et la restauration des éléments emblématiques de la course Paris-Roubaix, tels que le Vélodrome et le Pont Gibus, revêtent une importance cruciale pour préserver l'esprit et le caractère unique de cette épreuve légendaire. Ces infrastructures, en plus de leur valeur historique, incarnent l'âme de la course et la mémoire de ses défis.

Toute intervention de restauration ou d'entretien devra veiller à respecter l'authenticité de ces sites. Les travaux engagés doivent impérativement conserver autant que possible l'état d'origine de ces ouvrages, afin de ne pas altérer leur valeur patrimoniale. Par exemple, au Vélodrome, célèbre pour les arrivées mythiques de la course, les matériaux et le style des installations devront être préservés, et toute intervention devra être discrète et respectueuse du lieu, afin de ne pas perturber l'atmosphère sportive et historique qui fait la renommée de ce site.

En s'inscrivant dans un projet de gestion durable et respectueux, les interventions de préservation sur ces éléments doivent ainsi conjuguer impératifs de sécurité, conservation du patrimoine et maintien de l'authenticité des lieux. Ces actions renforcent le lien fort entre la course et son patrimoine, permettant aux coureurs comme aux spectateurs de continuer à vivre pleinement l'esprit de Paris-Roubaix.

Les éléments classés du vélodrome André Pétrieux :

- la piste ;
- les clôtures ;
- les tribunes.

« Tribune, couverte en ciment armé pouvant contenir, 1720 personnes et comportant sous les gradins des salles de douche et vestiaire pour les athlètes, hommes et femmes, des WC pour le public, emplacement pour inventaire et bureau hall sous la tribune officielle »

Jacques Gréber, architecte, p. 74



Références :

- *Charlotte Duvernoy (architecte du patrimoine) Étude patrimoniale, Parc des sports, 589 rue de Lannoy, 59100 Roubaix 25 juin 2024, 108 p.*
- *Ministère de la Culture,*
- *Direction générale des patrimoines et de l'architecture*
- *Notice Stade vélodrome André Pétrieux [en ligne], 09 août 2004, 3 p.*
- *18 mars 2005 : labellisé patrimoine du XX^e siècle*



Cadre réglementaire applicable

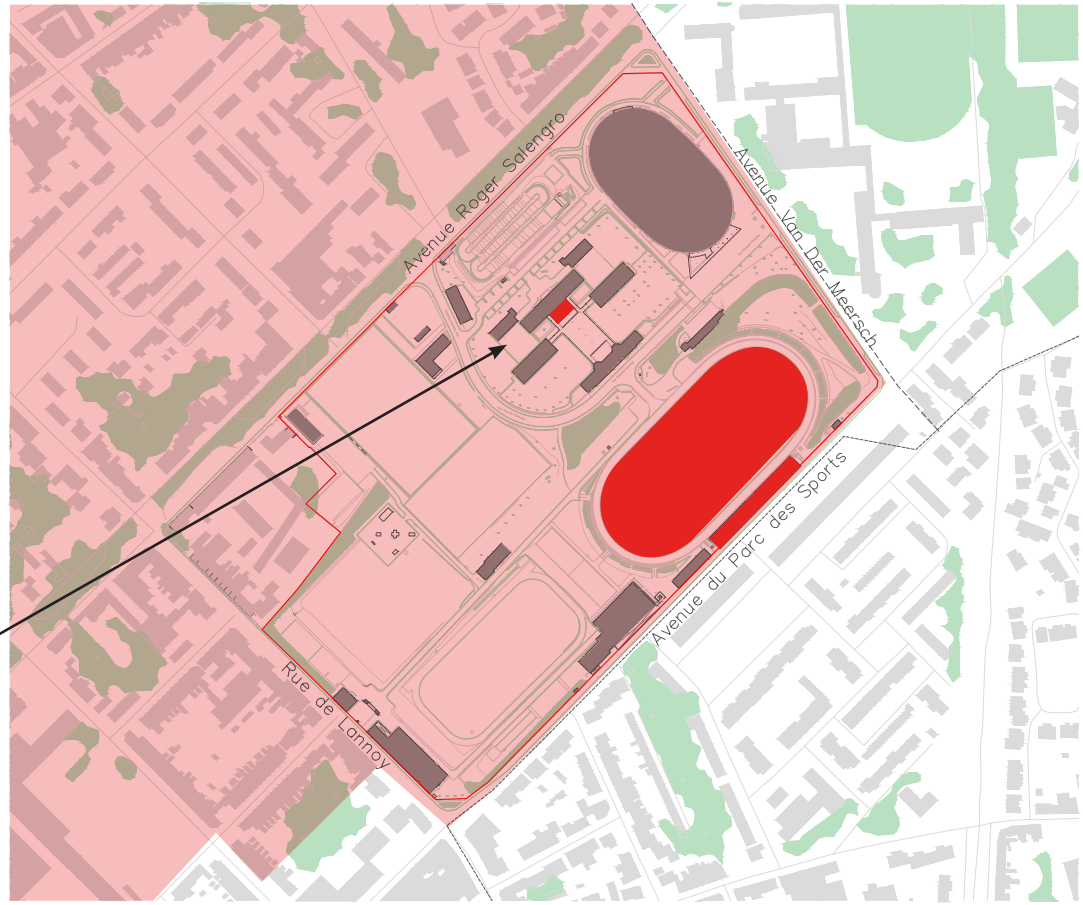
PLU de Roubaix en application
PLUi2 de la MEL : en cours

Site situé en ZPPAUP (zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager): Application du règlement,
Projets soumis à l'avis de l'ABF

Classement au titre des sites : instruction en cours

Label patrimoine XXème (d'après base Mérimée, mais ne semble plus actif d'après la-DRAC)

Étude patrimoniale Parc des sports de Roubaix, 2024, p. 104 - Cadre réglementaire applicable :
** Après réflexion, les douches ne seront finalement pas proposées au classement car ce dernier ne permettra pas de protéger l'intérieur du bâtiment où se trouvent les douches (le classement ne protégeant que l'extérieur du bâtiment). Le SPR existant permettra de protéger les douches de manière cohérente au sein de la plaine des sports*

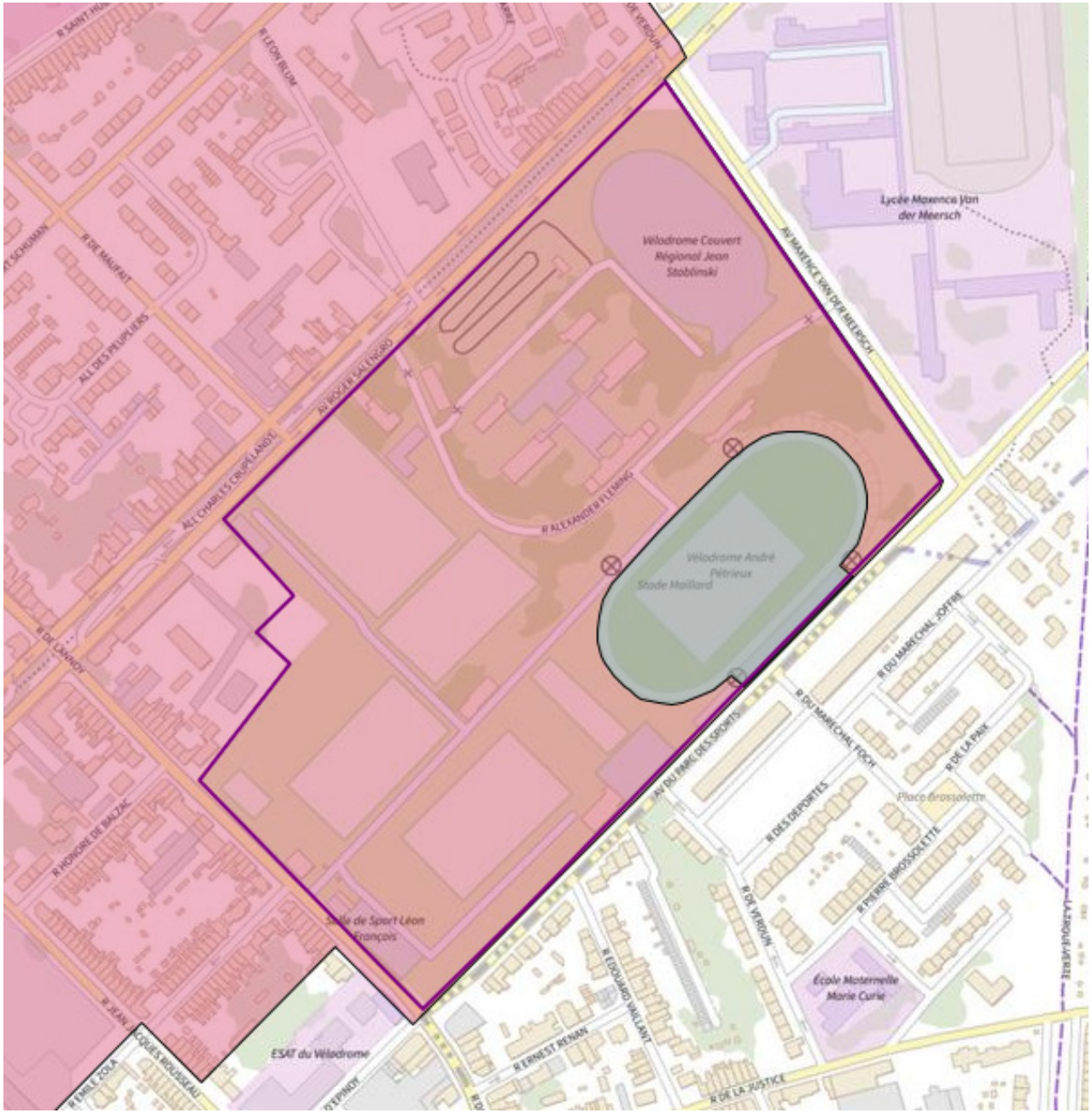




Michael Hoyer, A view of Velodrome André-Pétrieux, 8 mai 2016



Vélodrome et tribunes à Roubaix, 2024, Stéphanie Meerpoel



Projet de classement du vélodrome, lieu d'arrivée de la course de Paris-Roubaix

Site patrimonial remarquable (SPR)

Périmètre du parc des sports



Club house du parc des sports, Roubaix

Synthèse de l'étude patrimoniale sur le parc des sports réalisée en juin 2024

A partir des analyses précédentes, énoncé de quelques propositions pour le projet futur

Principes d'intervention

SAUVEGARDER

- La cohérence d'ensemble du parc (un projet dans le parc doit être un projet pour le parc)
  - en analysant chaque intervention au regard du parc dans son entièreté
  - en favorisant une vision, une gestion regroupée du parc qui peut préserver aussi les gestions partielles actuelles
  - en évitant tout morcellement qui diluerait la force architecturale de l'ensemble.
  - en étudiant finement la perméabilité et la polyvalence des clôtures liées aux usages.
- La pluralité d'usage des lieux
  - en évitant les installations surdéterminées, trop spécialisées ou répondant à des modes passagères qui risqueraient de devenir caducs rapidement et empêcheraient l'accès à un large public.
  - en ménageant les espaces libres qui constituent une réserve pour recevoir un public nombreux.
- L'histoire du lieux, en la transmettant matériellement et immatériellement
- Les éléments à valeur patrimoniale
- La composition d'axe et ses grandes échappées visuelles
- Le travail fin de topographie modelée en évitant la trop forte artificialisation des sols qui déséquilibre le rapport du parc au jardin.
- Les alignements d'arbres
- Les tracés aux sols, témoins de l'organisation paysagère passée

RESTAURER

- Un adressage fort qui oriente le public
- La vocation naturaliste première en préservant au maximum la part des jardins dans le parc.
- La vocation urbaine du parc (le seul de cette envergure à l'échelle de la ville, avec le parc Barbieux)
- Le bâti ancien qui montre un état d'usure général
- La pluralité d'usage, essence même du projet initial
- La dualité de la culture physique et la culture intellectuelle qui se nourrissent l'une l'autre
- Une clôture qui permette la réciprocité intelligente du parc et de son quartier.

RÉVÉLER

- La richesse historique du lieux en l'étudiant, la documentant, la partageant et en lui donnant un sens renouvelé lors de nouveaux projets.
- La richesse de la composition générale
- La richesse architecturale
- La complémentarité de l'école et de ses jardins en veillant à ne pas oublier l'un au profit de l'autre, ce qui constituerait un appauvrissement.
- La richesse des interstices, lieux de projet d'architecture et de jardin

VALORISER

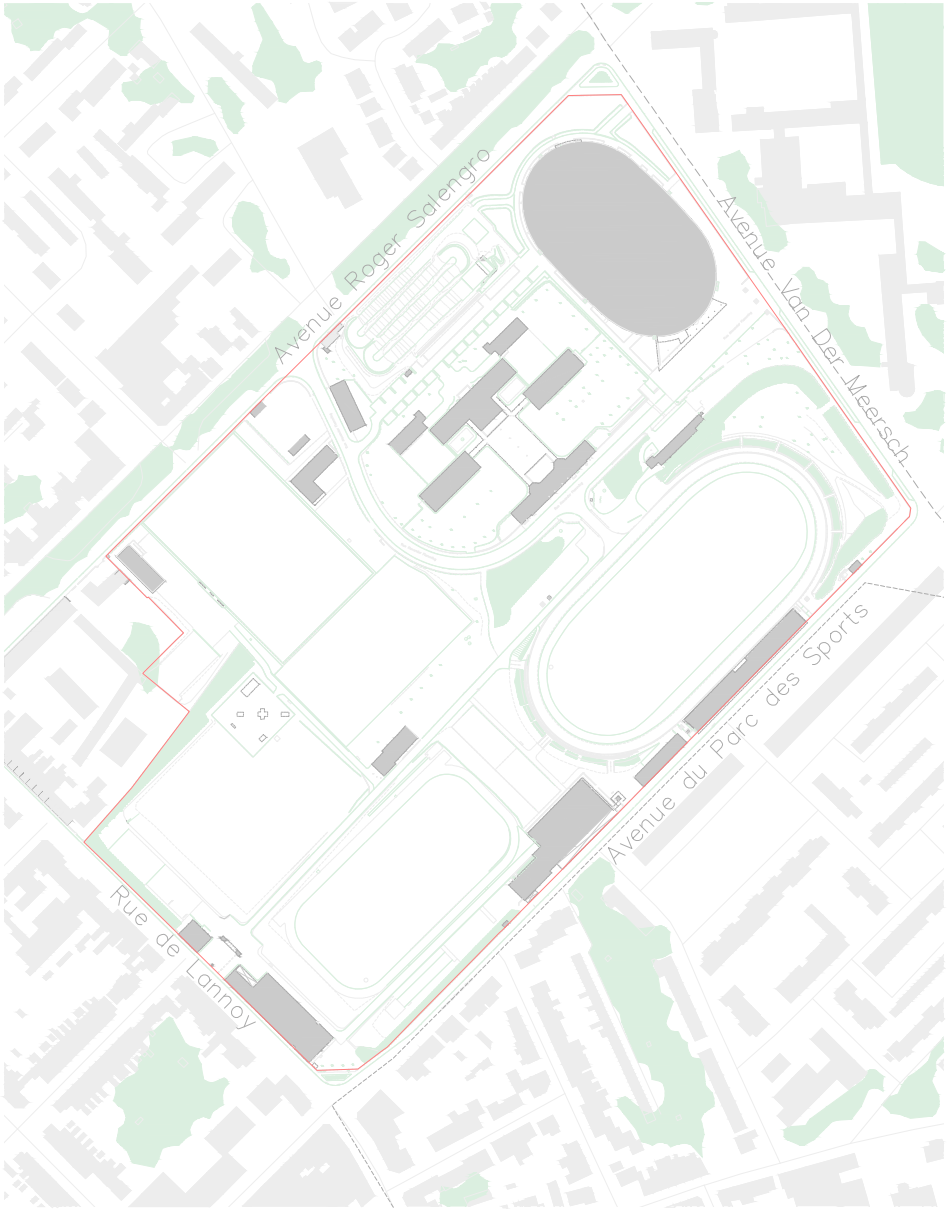
- Une situation unique (urbaine et architecturale) pour que les usagers, les habitants du quartier et les porteurs de projet profitent pleinement de ses spécificités
- L'espace libre et planté, garant de la notion de parc et de la qualité de l'ensemble.

RÉNOVER

- Rénover les bâtiments qui présentent des pathologies évolutives à moyen terme, sur la base d'un diagnostic structurel et architectural.
- Rénover l'usage des lieux en s'appuyant sur la richesse des usages passés
  - pour accueillir de nouvelles disciplines
  - pour accueillir l'évolution de disciplines anciennes
  - pour profiter pleinement des installations en place
  - pour redonner du sens à la présence de l'ancienne école et à ses qualités architecturales
- Renouer le lien du parc à son quartier en étudiant les interactions avec les projets urbains de la ville :
  - Classement au titre des sites
  - Nouveau tramway
  - Rénovation urbaine (NPNRU)
  - Évolution du bâti environnant
- Ré-organiser la place de la voiture au sein du parc, étudier le stationnement à l'échelle du quartier.
- Ré-étudier l'importance, l'aspect et le fonctionnement des différentes clôtures qui permettent un usage varié et sécurisé, mais qui ne doivent pas abîmer la cohérence d'ensemble.
- Renouveler le sens du parc au regard des problématiques de la ville actualisées.

SAISIR L'OPPORTUNITÉ

Des sites de projets non réalisées (dont les extensions projetées par le passé)



Le Pont Gibus

Le Pont Gibus est un ouvrage d'art en brique à chaînage d'angle en pierre. Cet ancien pont ferroviaire faisait partie de la treille minière et servait au transport du charbon.

Le tablier a disparu, et il ne reste désormais que les deux piles maçonnées ceinturant l'axe pavé emprunté par la course de Paris-Roubaix (et le Tour de France en 2022).

Le Pont Gibus doit faire l'objet d'une attention toute particulière en raison de la végétation qui le recouvre et participe à l'identité de la course. Actuellement, la végétation a colonisé l'ouvrage, et est seulement taillée sporadiquement. **Il est essentiel que cette végétation ne soit pas éliminée, mais seulement entretenue de sorte à voir les peintures, et de manière appropriée pour limiter l'accès direct des usagers du pont, réduisant ainsi les risques de dégradation de la structure et les dangers pour les visiteurs.** Cet entretien régulier permettra de maîtriser le développement des plantes tout en conservant cet aspect naturel, presque sauvage, qui contribue au charme singulier de ce point clé du parcours.

La mise en peinture de l'ouvrage est réalisée et gérée par l'association Les Amis du Pont Gibus. Chaque année, il est repeint avec des variantes en lien avec le célèbre coureur Gilbert Duclos Lassalle et le Paris-Roubaix.

Cette pratique pourra perdurer, étant considérée comme une opération d'entretien.

En conclusion :

- préservation de la végétation, léger entretien pour conserver son aspect »sauvage » ;
- peinture refaite tous les ans, comme actuellement.

L'association « Les Amis du Pont Gibus », créée en octobre 2014, est une alliée précieuse pour la conservation et la préservation du pont.







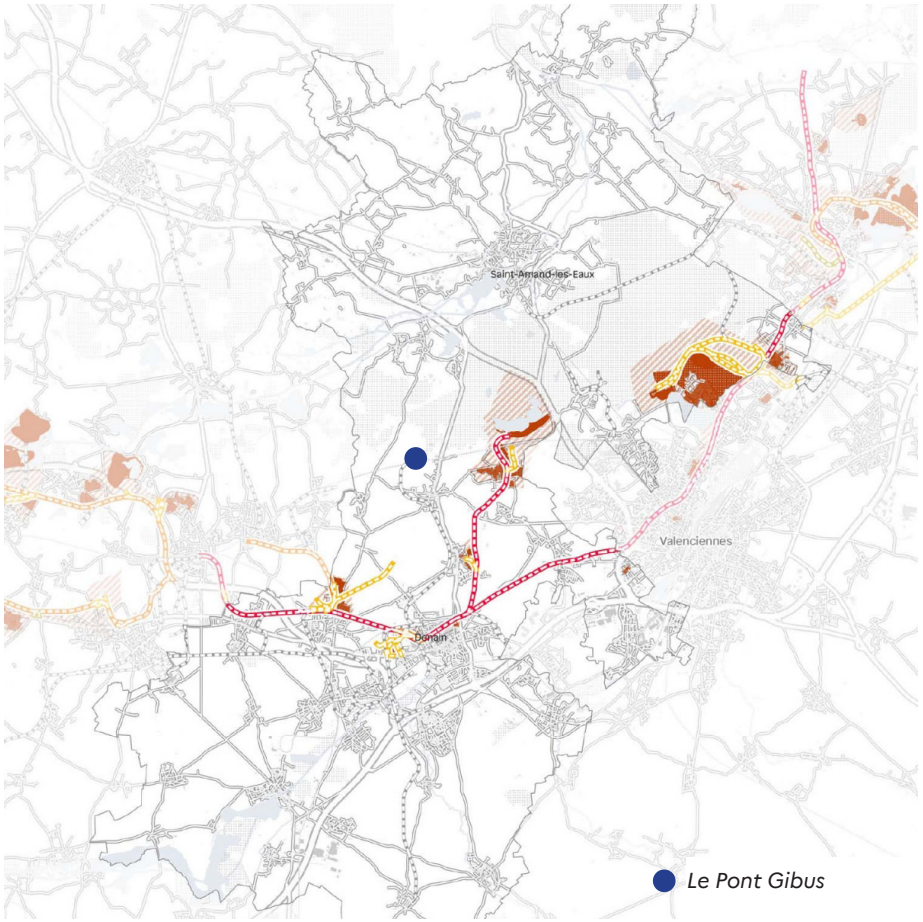
Affiche annonçant les 30 ans du Pont Gibus 02 octobre 2024



Le Pont Gibus peint par les Amis du Pont Gibus

Références :

- Mission Bassin Minier
- Carte des anciennes voies ferrées d'origine minière (cavaliers miniers) hiérarchisées sur le territoire de la Porte du Hainaut, 2021



Cette carte montre l'intérêt patrimonial du réseau des anciennes voies ferrées
Jaune : voie ferrée témoin
Rouge : voie ferrée exceptionnelle
Grise : voie ferrée non étudiée
Le Pont Gibus s'inscrit directement dans ce réseau des anciennes voies ferrées minières . Sur la carte, il apparaît de couleur grise (voie ferrée non étudiée)

Gestion de l'événement



Préconisations pour l'accueil et la gestion du public

Poursuivre la démarche collective mise en place pour la gestion de l'événement

Pour garantir le bon déroulement de la course, ASO a conduit une réflexion globale sur l'organisation et l'accueil des spectateurs, visant notamment à gérer les flux croissants de piétons et de véhicules, à limiter les nuisances liées à l'événement (gestion des déchets, circulation, etc.) et à protéger les pavés. Ces mesures, qui combinent organisation de l'événement et préservation du patrimoine, ont pour objectif d'assurer la pérennité de Paris-Roubaix dans le respect de l'environnement et des particularités locales. Il paraît donc pertinent de les rappeler et de les détailler dans le plan de gestion sous forme de préconisations, **même si elles sont déjà largement mises en œuvre par ASO et les collectivités.**



Gestion du public

Aménagements affectés au flux « piéton »

La mise en place de barrières, de zones de sécurité et d'espaces réservés au public modifie temporairement le paysage des communes traversées, notamment dans les secteurs ruraux emblématiques. Ces aménagements, souvent imposants, perturbent la perception des paysages traditionnels en introduisant des structures modernes qui contrastent avec le patrimoine local.



Par ailleurs, les dispositifs de sécurité, tels que les postes de secours, les véhicules de police et les équipes techniques, ainsi que les installations sanitaires, mobilisent une grande partie de l'espace public, transformant les lieux en scènes événementielles. Si ces aménagements assurent le bon déroulement de la course, ils soulèvent également des enjeux liés à la gestion des flux et à la préservation des sites naturels et patrimoniaux.



Ces aménagements, indispensables au bon déroulement de la course, ne sont que temporaires. Il est nécessaire de leur réserver un encadrement strict, autorisés seulement pendant la course, et retirés après chaque édition.

De plus, un suivi de l'état des secteurs est nécessaire après chaque édition de course, afin de pouvoir constater les dégâts s'il y en a (déchaussement, dégradation des pavés...) et remettre en état.

Gestion des déchets

La gestion des déchets lors de la course de Paris-Roubaix constitue un défi majeur en raison de l'ampleur de l'événement et de sa dispersion géographique sur un vaste territoire. En effet, l'afflux de spectateurs génère une quantité importante de détritus, allant des emballages alimentaires aux objets promotionnels abandonnés.

Pour limiter l'impact environnemental, des dispositifs spécifiques sont mis en place, tels que des points de collecte sélective, des équipes de nettoyage mobiles, et des campagnes de sensibilisation auprès du public.

Toutefois, la dispersion des spectateurs le long du parcours, notamment dans les secteurs pavés isolés, rend la collecte et le nettoyage plus complexes. Les déchets abandonnés dans ces zones peuvent non seulement dégrader le paysage, mais aussi perturber les écosystèmes locaux.

Une gestion proactive, combinant des mesures préventives et une mobilisation rapide après la course, est donc essentielle pour minimiser l'empreinte écologique de cet événement emblématique.

Aménagements affectés au flux « véhicule »

La course de Paris-Roubaix attire des milliers de spectateurs, créant une forte demande en stationnement tout au long du parcours, notamment dans les secteurs pavés emblématiques.



En l'absence d'infrastructures adaptées dans les zones rurales, des solutions temporaires sont souvent mises en place, comme l'utilisation de champs ou de terrains agricoles en guise de parkings grâce aux agriculteurs propriétaires de champs à proximité de la course.

Bien que ces aménagements permettent de répondre en partie à l'afflux massif de véhicules, la circulation désorganisée dans ces espaces engendre des risques de dégradation des chemins d'accès et des nuisances pour les riverains et agriculteurs.

Une gestion rigoureuse est alors nécessaire, incluant la signalisation, la planification des flux, et la remise en état des terrains après l'événement.

Pour les secteurs pavés classés, il serait souhaitable d'identifier en amont des zones de stationnement spécifiques, idéalement situées en dehors des secteurs pavés, en collaboration avec les communes et les exploitants agricoles, afin de prévenir l'encombrement et la dégradation du site.

Gestion des flux de camping-cars lors de Paris-Roubaix

Dans le cadre du plan de gestion du site classé, il convient de prendre en compte l'afflux important de camping-cars sur le territoire, phénomène désormais ancré dans le folklore de la course. Dès le lendemain du Tour des Flandres, une semaine avant Paris-Roubaix, des centaines de véhicules envahissent les communes de la CCPC et de la CAPH, générant des nuisances environnementales significatives : dépôts sauvages d'ordures, vidanges illicites d'eaux usées et d'eaux vannées en pleine nature, avec les risques de pollution chimique associés à l'usage de produits sanitaires.

Il est préconisé de :

- équiper les communes d'accueil de dispositifs adaptés : conteneurs à déchets, bornes de vidange des eaux usées et des eaux vannées, raccordements au réseau d'assainissement ;

- sensibiliser les camping-caristes aux bonnes pratiques environnementales, en amont et pendant l'événement.

Ces mesures visent à préserver la qualité environnementale et paysagère du site classé, tout en accueillant dans de bonnes conditions un public fidèle et participant à l'attractivité de la course.

Ces besoins révèlent également la nécessité de développer des alternatives durables, comme des navettes ou des parkings relais, pour réduire l'impact environnemental et limiter l'utilisation des terres agricoles.

La publicité - sponsorisation de la course

Principe général applicable au site classé

Conformément à l'article L.581-4 du Code de l'environnement, la publicité est en principe interdite dans les sites classés. Toutefois, pour les secteurs pavés de Paris-Roubaix et le vélodrome André-Pétrieux, une approche spécifique est adoptée en raison de la dimension sportive et événementielle du site, ainsi que du lien indissociable entre la course et son univers partenarial.

Le classement de ces sites présente un caractère particulier : la dimension événementielle, médiatique et économique de la course fait partie intégrante de l'identité et de la valeur patrimoniale du bien. Une distinction claire est donc opérée entre les secteurs pavés et le vélodrome, afin de concilier protection patrimoniale et fonctionnement de l'événement.

Secteurs pavés



Breizh-info
Banderole Carrefour de l'arbre 17 avril 2019

Les secteurs pavés, majoritairement situés en milieu rural, se caractérisent par un paysage sobre et authentique, cœur de leur valeur patrimoniale. La publicité y est donc strictement encadrée :

Elle n'est autorisée que de manière très temporaire, autour de la course Paris-Roubaix (7 jours avant et après la course).



Banderoles publicitaires : Secteur pavé « Querenaing à Maing »

En dehors de cette période, toute installation publicitaire est interdite.

Les implantations doivent être concentrées dans les zones stratégiques (départs, arrivées dans le secteur pavé) et éviter les dispositifs diffus ou linéaires le long des routes.



Banderoles publicitaires : Secteur pavé « Maing à Montchaux-sur-Ecaillon »

Cette limitation vise à préserver le caractère rural et historique des secteurs pavés et à éviter toute banalisation visuelle. Les supports de sponsors, tolérés exceptionnellement pour l'événement, participent au financement de la course et à la gestion des sites. Les arches de départ et d'arrivée, bien que promotionnelles (notamment pour la Région Hauts-de-France), remplissent également une fonction informative essentielle pour



© René Hourdry
Secteur pavé de Quiévy à Saint-Python - Arche de sortie près de la ferme de Fontaine-au-Tertre
9 avril 2023

le déroulement de la course, en signalant les secteurs et leur niveau de difficulté.

Il est important de rappeler que cette publicité événementielle, par nature très temporaire, ne contrevient pas à l'interdiction générale prévue par le Code de l'environnement.



Breizh-info Panneau course
Mons-en-Pévèle 17 avril 2019



Groupama-FJD
Pont Gibus équipe cycliste Groupama
7 avril 2024

Vélodrome André-Pétrieux

Le vélodrome présente un contexte particulier : implanté en milieu urbain et utilisé toute l'année pour entraînements, compétitions et événements, son fonctionnement repose en partie sur le sponsoring.

- La publicité et le sponsoring à l'intérieur du vélodrome sont autorisés de manière permanente, puisqu'ils concernent principalement les financeurs publics de l'équipement. Contrairement à la publicité classique, destinée à promouvoir un produit, un service ou un sponsor privé à des fins commerciales, ces affichages ont avant tout un rôle d'information et de reconnaissance institutionnelle, indiquant que l'équipement a été financé par des collectivités telles que la Région, le Département ou la Ville. La jurisprudence et la doctrine administrative considèrent que ce type de mention ne constitue pas de la publicité commerciale.
- Ces dispositifs doivent rester intégrés, proportionnés et cohérents avec l'identité historique et sportive du lieu.
- L'installation de panneaux lumineux de type LED est exclue, leur impact visuel étant incompatible avec le caractère rustique du site.

Bien maîtrisés dans leur dimension et leur implantation, ces éléments ne banalisent pas le site : ils participent au contraire à son identité sportive et à sa dynamique propre.

Valorisation des secteurs pavés



Harmonisation de la signalétique

Proposer une charte graphique commune à l'ensemble des secteurs pavés

L'univers autour de la course Paris-Roubaix ne se limite pas au seul jour de l'événement, et la présence de la course est également visible le reste de l'année. La représentation est multiforme, et il existe un nombre important de stèles, de bornes, de panneaux, et d'oeuvres artistiques rendant hommage à la course, aux coureurs, et à l'imaginaire autour de cette épreuve.

Il est d'abord essentiel de faire la distinction entre la signalétique provisoire et permanente, chacune répondant à des exigences différentes.

Signalétique provisoire



Signalétique provisoire à destination du grand public

Les jours de course, la signalétique provisoire doit être pensée dans un cadre bien défini, permettant à la fois une bonne organisation et une valorisation du site.

ASO met déjà en place une signalétique pour les coureurs pendant la course, sur les secteurs pavés et au niveau du vélodrome.

Quant au grand public, c'est la commune qui gère la sécuritédes piétons et la circulation des véhicules. Un « schéma d'accueil » pourrait ainsi être développé en partenariat avec ASO, l'organisateur de la course, afin de baliser efficacement les secteurs pavés et d'assurer la sécurité des spectateurs tout en respectant l'identité du site classé. Ce schéma d'accueil pourrait s'appliquer à toutes les communes, pour plus de cohérence à l'échelle du département.

Signalétique permanente (bornes)

La mise en place d'une charte graphique commune pour la signalétique permanente apparaît essentielle. Elle permettra de valoriser l'intérêt touristique et historique des secteurs pavés, tout en garantissant une mise en valeur respectueuse du patrimoine et adaptée aux spécificités de ces sites.



Signalétique permanente : borne

En dehors des périodes de course, la signalétique devra être harmonisée à l'échelle de l'ensemble des secteurs pavés classés. Elle intégrera notamment le logo du site classé et s'inscrira dans une logique de cohérence visuelle et d'intégration paysagère.

À ce jour, plusieurs types de bornes coexistent : des bornes rouges et blanches en béton ou en acier laqué, des bornes en béton brut ou en acier corten. des enseignes d'entrée de secteur pavés verticales.

La Communauté de communes Pévèle-Carembault est le principal acteur ayant déployé ces équipements (borne rouges et blanches) et en a défini les caractéristiques esthétiques. Elle exprime toutefois des réserves quant à leur qualité et à leur durabilité, et envisage une évolution du modèle à partir de 2025. Les bornes actuellement installées, en acier laqué, constituent une version simplifiée des anciens modèles en béton, probablement pour des raisons de coût. Faciles à poser (environ 250 € l'unité), elles reposent sur l'apposition d'un film plastifié portant les inscriptions. Ce dispositif présente néanmoins plusieurs limites : une dégradation rapide du film et un risque accru en cas d'accident, notamment pour les agriculteurs et les cyclistes.



Dégradation de l'étiquette en quelques années seulement

Dans un souci de robustesse, de sécurité et de cohérence économique à long terme, il est proposé de privilégier un retour aux bornes en béton (ci-dessous), plus résistantes et moins accidentogènes. À défaut, notamment pour des raisons financières, le recours au modèle en acier laqué pourra être maintenu, sous réserve d'en améliorer la qualité.



Borne en béton

Une telle harmonisation permettra de renforcer l'identité visuelle des secteurs pavés et de mieux affirmer leur appartenance à un patrimoine commun.

La mise en place d'une réflexion collective apparaît nécessaire afin d'harmoniser la signalétique, et en particulier les bornes indiquant le nom des secteurs pavés, dans l'objectif de définir une identité unique et cohérente à l'échelle du site classé.

Cette démarche sera conduite en lien étroit avec l'association des Amis de Paris-Roubaix, identifiée comme structure coordinatrice pour le suivi des éléments jalonnant les secteurs pavés. La DREAL accompagnera cette dynamique.

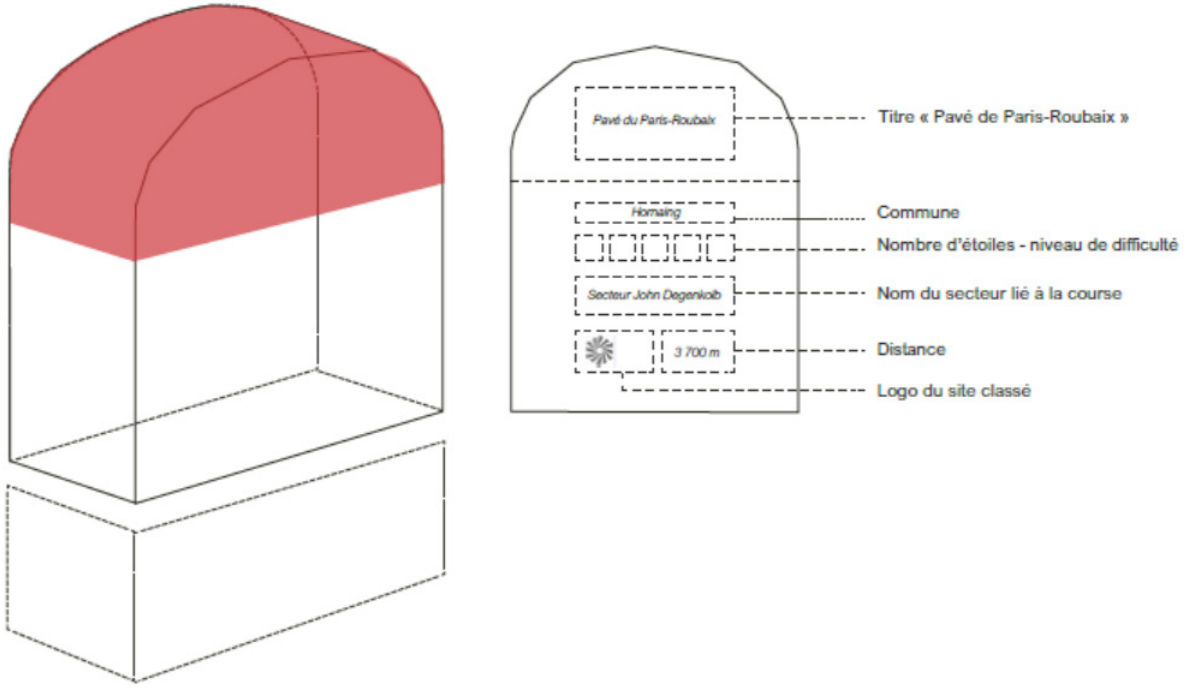
Plusieurs secteurs disposent déjà d'une dénomination, mais ce n'est pas le cas de l'ensemble du linéaire. Un travail spécifique pourra être engagé avec A.S.O. et les Amis de Paris-Roubaix afin de définir, le cas échéant, une appellation pour chaque secteur.

Cette réflexion collective a également vocation à associer l'ensemble des partenaires concernés, notamment A.S.O. et les collectivités impliquées, telles que la Communauté de communes Pévèle-Carembault. Elle pourra porter sur :

- la définition d'un modèle de signalétique harmonisé intégrant des principes partagés en matière de design, de matériaux, de durabilité et d'intégration paysagère ;
- la recherche d'emplacements adaptés pour l'implantation des bornes ;
- la recherche de financements ;
- la coordination avec les communes concernées pour la mise en œuvre.

Enfin, ce cadre de travail pourrait être élargi à la question du balisage des extrémités de chaque secteur pavé, par exemple à travers l'intégration d'un marquage spécifique, tel qu'une gravure du logo du site classé sur un pavé.

Préconisations d'inscriptions sur la borne







Il existe également des dispositifs de signalétique plus atypiques, comme ceux présentés ci-contre. Dans un souci d'harmonisation, il est recommandé de limiter autant que possible ces installations hétérogènes, dont l'intégration et la compréhension peuvent être améliorées .







Exemples de balisage discret et moderne au sol

Harmonisation des œuvres artistiques

Maîtriser leur insertion dans les secteurs pavés

Il est recommandé de limiter la multiplication des œuvres artistiques aux abords immédiats des secteurs pavés, afin de préserver la lisibilité et le caractère emblématique de ces linéaires. L'enjeu est d'éviter toute concurrence visuelle avec les pavés eux-mêmes, qui constituent l'élément central du paysage et de l'identité du site.

Les éventuelles implantations devront rechercher une insertion discrète et qualitative, en privilégiant des dispositifs sobres dans leurs dimensions, leurs formes et leurs matériaux. Les œuvres devront s'inscrire en complément du site, sans en perturber la perception ni en altérer l'authenticité. Elles pourront utilement s'appuyer sur l'histoire de la course et les spécificités locales, à condition de ne pas générer de surenchère visuelle.

Une attention particulière devra être portée à leur implantation :

- à l'échelle du secteur pavé : éviter toute implantation dans les perspectives directes sur le linéaire, afin de ne pas perturber la lecture du tracé ni les vues caractéristiques ;
- à l'échelle du paysage proche : préserver les éléments structurants qui accompagnent les secteurs (alignements d'arbres, fossés, ouvertures visuelles), sans créer d'obstacle ou de point d'appel concurrent ;
- sur le plan fonctionnel : ne pas gêner l'entretien des pavés, la gestion hydraulique (écoulement des eaux, fossés) ni les usages agricoles et cyclistes.

De manière générale, les interventions artistiques devront rester ponctuelles, mesurées et pleinement intégrées à la logique paysagère propre aux secteurs pavés.

Œuvres présentes sur le tracé de la course



Renaud Masquelier, Sculpture à Willems



Renaud Masquelier, Pavé géant à Templeuve-en-Pévèle



Sculpture de vélos géants à Haveluy



Sculpture d'un pavé géant à l'entrée du vélodrome, représentation du trophée

Harmonisation des mémoriaux

Assurer une intégration paysagère

Les stèles commémoratives disséminées le long des secteurs pavés de Paris-Roubaix constituent des marqueurs mémoriels importants, participant à la dimension historique et symbolique du site classé. Sans constituer l'objet principal de la protection, elles doivent être considérées comme des composantes secondaires du patrimoine du site, contribuant à sa lecture et à sa transmission.

Compte tenu du nombre et de l'hétérogénéité des installations existantes — formes, matériaux, végétalisation —, il est recommandé de mettre en place une réflexion globale et concertée sur les stèles, afin d'assurer un cadrage cohérent à l'échelle de l'ensemble du site classé. Cette réflexion sera menée en lien avec l'association des Amis de Paris-Roubaix, identifiée comme structure coordinatrice pour le suivi des éléments jalonnant les secteurs pavés. La DREAL accompagnera cette démarche.

Cette réflexion portera notamment sur :

- la définition d'un modèle commun de stèle, sobre, qualitatif, élégant et pérenne, compatible avec le paysage rural et limitant les coûts d'entretien ;
- la localisation pertinente des dispositifs, afin d'éviter toute saturation visuelle ;
- l'harmonisation des matériaux et des teintes (éviter les matériaux trop colorés, les effets décoratifs) ;
- la définition de principes relatifs à la végétalisation éventuelle : recours exclusif à des essences locales et indigènes, adaptées au climat, en évitant notamment les conifères et persistants peu cohérents avec le paysage du Nord ;
- la modération des éléments graphiques.

Afin de clarifier le régime de protection, un inventaire des stèles a été réalisé (cf. rapport de présentation) dans l'emprise publique de celles implantées hors emprise publique. Seules les stèles comprises dans l'emprise publique seront intégrées au périmètre de protection au titre du site classé.

Toute nouvelle implantation devra s'inscrire dans ce cadre global, afin de garantir la cohérence paysagère, la qualité patrimoniale et la pérennité de la mémoire attachée aux secteurs pavés.



Exemple d'installation déconseillée : Les conifères dénotent avec le paysage. Ils dénaturent le caractère rural du lieu. L'aménagement en bois semble déjà se détériorer et risque de donner un aspect négligé par la suite.



Modèle de stèle sous forme de pupitre marron proposé par les Amis de Paris-Roubaix comportant des informations historiques.



Cet aménagement est sobre, fait de matériaux bruts et durables. Il n'y a pas de fioriture et les éléments s'insèrent bien dans le paysage. La plaque dorée ne contraste pas avec les paysages.

Conservation des oratoires

Des éléments caractéristiques du paysage nordique

La présence d'oratoires le long du parcours constitue un enjeu patrimonial à prendre en compte. Bien qu'ils ne présentent pas de lien direct avec la course de Paris-Roubaix, ces petites structures religieuses, parfois situées à proximité immédiate des secteurs pavés, participent pleinement à l'identité du paysage rural et au patrimoine culturel local.

Généralement situés en dehors des périmètres de classement, ces oratoires constituent néanmoins des éléments emblématiques du paysage qu'il convient de préserver. À ce titre, leur prise en compte vise à éviter toute dégradation lors de l'événement, tout en assurant leur intégration dans les opérations d'entretien et de gestion des secteurs pavés.



Secteur pavé « Viesly à Quievy »



Secteur pavé « St Python »



Secteur pavé « Bourghelles à Wannehain »

Intégration des secteurs pavés dans la trame de mobilités douces du territoire

Mise en réseau avec les liaisons douces pour une meilleure connaissance des secteurs pavés

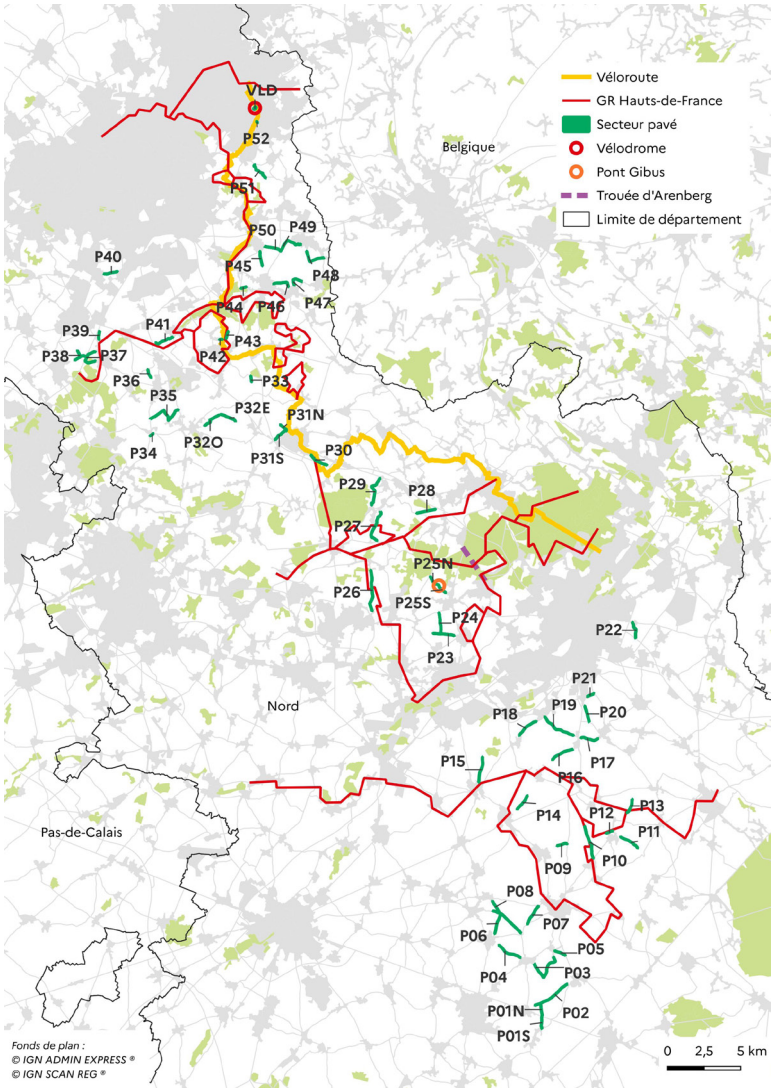
Afin de promouvoir au mieux les secteurs pavés, il est pertinent de les relier aux différents itinéraires de promenade et de mobilité douce de la région (chemins de randonnée GR, chemins de halage le long des canaux et fleuves, chemins équestres, véloroutes, voies vertes…). Bien que ces itinéraires n'aient pas pour vocation de valoriser directement la course Paris-Roubaix, ils traversent des paysages et des communes emblématiques situées à proximité de certains secteurs pavés mythiques. Ces parcours, accessibles et sécurisés, permettent aux cyclistes et randonneurs d'explorer le patrimoine naturel et culturel local et de découvrir les paysages, champs et villages du Nord de la France sous un angle nouveau, à proximité des légendaires pavés de Paris-Roubaix.

Mise en réseau pratique : pour créer cette continuité, il convient d'identifier les points de jonction existants entre les itinéraires doux et les secteurs pavés, de sécuriser ou aménager les liaisons manquantes (chemins stabilisés, traversées sécurisées, accès aux secteurs), de mettre en place une signalétique cohérente et lisible, et de coordonner l'action entre collectivités, gestionnaires d'itinéraires et acteurs touristiques. Cette approche permet de rendre les secteurs pavés plus accessibles et visibles, tout en intégrant leur découverte dans un réseau structuré de mobilités douces.

La véloroute de Paris-Roubaix (V365), inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes des Hauts-de-France et intégrée au schéma cyclable départemental, permet de découvrir les lieux emblématiques de la course mythique, notamment :

- le vélodrome du Paris-Roubaix ;
- les secteurs pavés, comme le Carrefour de l'Arbre ou la Drève d'Arenberg ;
- une variante par les « pavés de Cysoing », offrant un itinéraire principal confortable tout en donnant la possibilité aux cyclistes expérimentés d'affronter l'enfer des pavés.

Cette véloroute contribue à la valorisation des secteurs pavés et renforce l'attrait touristique et sportif de la région, attirant à la fois les amateurs de cyclisme désireux de découvrir le Nord sous un nouvel angle et les familles à la recherche d'activités conviviales et accessibles. Elle s'inscrit également dans le réseau européen de véloroutes dédiées au cyclotourisme, permettant à des cyclistes et promeneurs de tous niveaux de parcourir une région riche d'un patrimoine cycliste historique.



Communication future autour de Paris-Roubaix et des secteurs pavés

Idées d'activités, d'animations et de projets pour valoriser les secteurs pavés et la course

La valorisation des secteurs pavés et de l'histoire de Paris-Roubaix repose sur des initiatives visant à mettre en lumière le patrimoine, la culture et l'impact de cette course mythique. Ces actions contribuent à enrichir l'expérience des visiteurs et des amateurs de cyclisme, tout en respectant le caractère authentique des sites.

1. Valorisation patrimoniale et culturelle



Le musée existant pourrait être délocalisé dans le cadre du nouveau parc des sports de Roubaix, comme prévu dans la programmation du parc. Ce musée interactif dédié à Paris-Roubaix offrirait aux visiteurs une immersion dans l'univers de la course à travers des expositions interactives, des films, des espaces éducatifs et des objets historiques. Il permettrait de découvrir les parcours légendaires et d'apprécier l'évolution de la course au fil des décennies, tout en sensibilisant aux défis physiques et techniques qu'elle représente.



L'Association des Amis du Paris-Roubaix (APRx) joue un rôle clé dans la promotion de l'image et de l'histoire de la course. À travers des visites guidées, expositions temporaires, publications et événements, elle contribue à diffuser la notoriété de Paris-Roubaix à l'échelle régionale, nationale et internationale et à inspirer de nouvelles générations de cyclistes.

2. Communication et animations pour le public

Pour permettre aux amateurs de revivre l'esprit de la course, il pourrait être proposé chaque année un itinéraire historique de Paris-Roubaix adapté aux cyclistes amateurs, diffusé via des fichiers GPX (« 1 année = 1 parcours », par exemple « Année 2024 = parcours de 1968 »). Cette initiative renforcerait le lien entre les secteurs pavés et l'héritage de la course, tout en encourageant une pratique sportive et touristique respectueuse du patrimoine.

Des animations plus larges pourraient valoriser la course, le territoire rural et son terroir :

- organisation de marchés de producteurs locaux (agriculteurs, apiculteurs) avec un stand A.S.O présentant l'histoire de la course ;
- partenariats avec des exploitants agricoles voisins pendant la course pour installer des stands de produits locaux, foodtrucks ou animations sur le thème du cyclisme.



Véloroute du Paris-Roubaix
© Office de tourisme Pévèle Carembault

3. Accessibilité et mise en valeur des secteurs pavés

La meilleure façon de valoriser les secteurs pavés reste de les rendre accessibles et visibles. L'entretien régulier et les rénovations des pavés assurent leur conservation et leur attractivité. À cela s'ajoute le travail sur leurs connexions avec les itinéraires de mobilités douces environnants (véloroutes, voies vertes, chemins de randonnée), qui favorise leur fréquentation par les cyclistes et randonneurs et contribue à leur mise en valeur dans le paysage.



Rénovation d'un secteur pavé à l'aide d'un des lycées agricoles partenaires.

Conclusion

La préservation et la valorisation des secteurs pavés de Paris-Roubaix constituent un enjeu patrimonial, historique et sportif exceptionnel. Témoins d'un savoir-faire traditionnel et d'une histoire cycliste unique, ces pavés représentent à la fois un patrimoine à protéger et un terrain emblématique pour l'une des courses les plus prestigieuses au monde.

Ce plan de gestion n'a pas de valeur prescriptive : il vise à apporter cohérence et coordination sur l'ensemble du territoire, en proposant des préconisations communes pour l'entretien, la valorisation et l'accessibilité des secteurs pavés. Même classés, la pérennité et la valorisation des secteurs pavés dépendent pleinement de l'adhésion et de l'engagement des collectivités, des acteurs locaux et des partenaires. En guidant le territoire autour de pratiques partagées, ce plan contribue à transmettre aux générations futures un patrimoine vivant, source de fierté et d'inspiration, tout en renforçant l'identité culturelle et sportive des Hauts-de-France.



Arrivée de l'édition 2026

Annexe 1 - tableau de bord



Tableau de bord de suivi du site classé des secteurs pavés de Paris-Roubaix et de son vélodrome

Numéro des secteurs pavés retenus pour le classement	Dénomination	Longueur (mètre)	Commune traversée	Voie	Gestionnaires	État des pavés 1. Pavé 2. Pavé avec quelques rustines 3. Pavé partiellement recouvert	Protections existantes (site classé ou site inscrit)	Difficulté nombre étoile (1 à 5)	Occurrence	Dernière année d'utilisation	Observations : interventions effectuées (secteur restauré x année, dégradations repérées…)	Coordonnées GPS - Début du secteur	Coordonnées GPS - Fin du secteur
P.1	Troisvilles à Inchy	1750	Inchy, Troisvilles	Rue Jean Stablinski, Rue de Neuvilly		1 (pavé)		3	**37**	2024		Latitude : 50.111053 Longitude : 3.477315	Latitude :50.126655 Longitude :3.476375
P.2	Neuvilly à Inchy	2730	Neuvilly	Rue de Neuvilly ?		2 (pavé avec quelques rustines)			**12**	1984		Latitude : 50.138529 Longitude :3.502343	Latitude : 50.125499 Longitude : 3.470953
P.3	Viesly à Briastre	3020	Briastre	Chemin du Cateau, rue Paul Doumer	Briastre	1 (pavé)			**7**	2024		Latitude : 50.151111 Longitude : 3.470629	Latitude : 50.155178 Longitude : 3.489064
P.4	Viesly à Quiévy	1785	Quiévy, Viesly	Rue de Quiévy		1 (pavé)		3	**45**	2024		Latitude :50.154826 Longitude :3.457343	Latitude : 50.16272 Longitude : 3.436809
P.5	Briastre à Solesmes (rue de Forest)	830	Briastre	Rue du Forest	Briastre	1 (pavé)			**4**	2017		Latitude :50.159049 Longitude : 3.490192	Latitude :50.156077 Longitude : 3.500583
P.6	Quiévy à Saint-Python (Fontaine au Tertre)	3400	Quiévy, Saint-Hilaire-lez-Cambrai, Viesly	D113B (rue de Valenciennes), D134	Département	1 (pavé)		4	**46**	2024		Latitude : 50.169601 Longitude : 3.43294	Latitude : 50.169952 Longitude : 3.45778
P.7	Saint-Python	1500	Quiévy, Saint-Python	Chemin Nungesser	Saint Python	1 (pavé)		2	**43**	2023		Latitude : 50.186448 Longitude : 3.475144	Latitude : 50.175322 Longitude : 3.46396
P.8	Saint-Hilaire à Saint-Vaast	1450	Saint-Hilaire-lez-Cambrai	D113B (rue Emile Zola), D134	Département	1 (pavé)			**1**	2018		Latitude : 50.183718 Longitude : 3.431193	Latitude : 50.189872 Longitude : 3.430962
P.9	Haussy	740	Haussy	Secteur pavé d'Haussy		1 (pavé)		2	**12**	2022		Latitude : 50.223521 Longitude : 3.492985	Latitude : 50.224786 , Longitude : 3.503086
P.10	Vertain à Saint-Martin-sur-Ecaillon	2350	Saint-Martin-sur-Ecaillon, vertain	Branche d'Enfer		1 (pavé)		3	**22**	2024		Latitude : 50.215682 Longitude : 3.527727	Latitude : 50.235515 Longitude : 3.519659
P.11	Salesches à Escarmain	1500	Escarmain	Rue de Salesches		2 (pavé avec quelques rustines)			**3**	2005		Latitude : 50.221792 , Longitude : 3.570338	Latitude : 50.228903 Longitude : 3.553835
P.12	Escarmain	530	Escarmain	Chemin de Cambrai ?		1 (pavé)			**2**	1986		Latitude : 50.230842 Longitude : 3.539821	Latitude : 50.23252 Longitude : 3.546791
P.13	Capelle à Ruesnes	1070	Capelle sur ecaillon	Non nommée (chemin Prés de la Flaque)		1 (pavé)		3	**11**	2024		Latitude : 50.243725 Longitude : 3.56044	Latitude : 50.252108 Longitude : 3.565503
P.14	Saulzoir à Verchain-Maugré	1200	Saulzoir	Non nommée		1 (pavé)		2	**26**	2022		Latitude : 50.246012 , Longitude : 3.454898	Latitude :50.254642 Longitude :3.464997
P.15	Haspres	1800	Haspres	Rue de Thiant		1 (pavé)		3	**5**	2023		Latitude : 50.262778 Longitude : 3.418376	Latitude : 50.278033 Longitude : 3.422099
P.16	Verchain-Maugré à Quérénaing	1630	Quérénaing, Sommaing	Rue des Cailloux, rue de Verchain		1 (pavé)		3	**47**	2023		Latitude : 50.276514 Longitude : 3.489087	Latitude : 50.282865 Longitude : 3.508921
P.17	Artres à Quérénaing	1280	Artres, Quérénaing	D59 (rue du Tapage)	Département	1 (pavé)		2	**30**	2024		Latitude : 50.289476 Longitude : 3.533089	Latitude : 50.289801 Longitude : 3.516533
P.18	Maing à Monchaux-sur-Ecaillon	1580	Maing, Monchaux-sur-Ecaillon	D88 (chemin de Monchaux)	Département	1 (pavé)		3	**23**	2024		Latitude : 50.29142 Longitude : 3.457363	Latitude : 50.30015 Longitude : 3.474021
P.19	Quérénaing à Maing	2520	Maing, Quérénaing	D59 (rue de Maing)	Département	1 (pavé)		3	**27**	2024		Latitude : 50.291345 Longitude : 3.509553	Latitude : 50.303041 Longitude : 3.481792
P.20	Quérénaing à Famars	1170	Artres, Famars	Rue de Bermerain		1 (pavé)			**3**	2012		Latitude : 50.299489 Longitude : 3.524834	Latitude : 50.309553 Longitude : 3.520627
P.21	Famars	530	Famars	Rue de Feleine		2 (pavé avec quelques rustines)			**5**	2012		Latitude : 50.315131 Longitude : 3.523011	Latitude : 50.317018 Longitude : 3.529589
P.22	Saint-Saulve : Chemin de Saultain	1220	Marly, Saint-Saulve	Chemin de Saultain	Département	1 (pavé)			**2**	2000		Latitude : 50.360872 Longitude : 3.566702	Latitude : 50.3508 Longitude : 3.569878

P.23	Haveluy à Helesmes	1520	Haveluy, Wallers	Chemin d'Hélesmes		1 (pavé)			**1**	2005		Latitude : 50.35469 Longitude : 3.374984	Latitude : 50.353154 Longitude : 3.395713
P.24	Haveluy à Wallers	1500	Haveluy, Wallers	Chemin d'Hélesmes, Sentier d'Escaudain		1 (pavé)		4	**22**	2024		Latitude : 50.354282 Longitude : 3.382475	Latitude : 50.367545 Longitude : 3.380758
P.25	Wallers à Hélesmes (Pont Gibus)	1620	Wallers	Chemin de Saint-Amand à Wallers		1 (pavé)		3	**44**	2024		Latitude : 50.379721 Longitude : 3.387678	Latitude : 50.389541 Longitude : 3.37272
P.26	Hornaing à Wandignies-Hamage (secteur John Degenkolb)	2900	Erre, Hornaing, Wandignies-Hamage	D130 (rue Robert Planchon, route de Wandignies), D343 (rue Georges Dhenaut)	Département	1 (pavé)		4	**39**	2024		Latitude : 50.368948 Longitude : 3.316674	Latitude : 50.393605 Longitude : 3.315619
P.27	Warlaing à Brillon	2490	Brillon, Tilloy-lez-Marchiennes, Warlaing	D81	Département	1 (pavé)		3	**43**	2024		Latitude : 50.411607 Longitude : 3.321508	Latitude : 50.429553 Longitude : 3.325049
P.28	Millonfosse à Bousignies	1330	Bousignies, Millonfosse	Rue du Bois Delpierre		1 (pavé)			**2**	2012		Latitude : 50.428588 Longitude : 3.359946	Latitude : 50.430963 Longitude : 3.37831
P.29	Tilloy à Sars-et-Rosières	2350	Beuvry-la-Forêt, Sars-et-Rosières, Tilloy-lez-Marchiennes	D158b	Département	1 (pavé)		4	**44**	2024		Latitude : 50.433483 Longitude : 3.316899	Latitude : 50.450274 Longitude : 3.325018
P.30	Beuvry-la-Forêt à Orchies (pavé Marc Madiot)	1380	Beuvry-la-Forêt, Orchies	Beuvry-la-Forêt, Tilloy-lez-Marchiennes, Sars-et-Rosières		1 (pavé)		3	**17**	2024		Latitude : 50.464763 Longitude : 3.258426	Latitude : 50.458307 Longitude : 3.27391
P.31	Orchies	1730	Orchies	Carrière Dorée, chemin des Abattoirs		1 (pavé)		3	**45**	2024		Latitude : 50.483449 Longitude : 3.228974	Latitude : 50.473981 Longitude : 3.223902
P.32	Auchy-lez-Orchies à Bersée	2580	Auchy-lez-Orchies, Bersée, Cappelle-en-Pévèle	Rue du Nouveau Monde, voie de Metz		1 (pavé)		4	**41**	2024		Latitude : 50.482975 Longitude : 3.155983	Latitude : 50.489382 Longitude : 3.170265
P.33	La Coquerie	430	Templeuve-en-Pévèle, Nomain	Rue de la Coquerie		1 (pavé)			**1**	1977		Latitude : 50.513385 Longitude : 3.20076	Latitude : 50.50976 Longitude : 3.201481
P.34	Mons-en-Pévèle (cimetière)	300	Mons-en-Pévèle	Rue du Cimetière		1 (pavé)			**4**	2000		Latitude : 50.476705 Longitude : 3.103313	Latitude : 50.478176 Longitude : 3.106694
P.35	Mons-en-Pévèle	2980	Mons-en-Pévèle	Pavé du Blocus, Pavé de la Croix Rouge (1100 m), Chemin de la Croix Blanche		1 (pavé)		5	**45**	2024		Latitude : 50.487055 Longitude : 3.103606	Latitude : 50.492594 Longitude : 3.131129
P.36	Mérignies à Avelin (Rue de la Rosée)	640	Avelin, Mérignies	Rue de la Rosée		1 (pavé)		2	**26**	2024		Latitude : 50.517509 Longitude : 3.101452	Latitude : 50.512262 Longitude : 3.104833
P.37	Attiches à Martinsart	1870	Attiches, Seclin	Rue de Phalempin, Chemin de la Duchesse, Chemin du Fourchon		2 (pavé avec quelques rustines)			**10**	1996		Latitude : 50.528448 Longitude : 3.051155	Latitude : 50.522764 Longitude : 3.05103
P.38	Watiessart à Phalempin	1350	Attiches, Seclin	Chemin de la Duchesse		2 (pavé avec quelques rustines)			**7**	1998		Longitude : 3.033511 Latitude : 50.523348	Latitude : 50.525334 Longitude : 3.041924
P.39	Martinsart	610	Seclin	Chemin des Bois		2 (pavé avec quelques rustines)			**9**	1998		Latitude : 50.541055 Longitude : 3.055118	Latitude : 50.535636 Longitude : 3.054414
P.40	Templemars (Chemin des Périseaux)	1200	Templemars	Chemin des Périseaux		2 (pavé avec quelques rustines)			**1**	1994		Latitude : 50.57626 Longitude : 3.059541	Latitude : 50.577664 Longitude : 3.072567
P.41	Pont-Thibault à Ennevelin	1400	Ennevelin	Rue du Pont-Thibault		1 (pavé)		3	**46**	2024		Latitude : 50.53392 Longitude : 3.109061	Latitude : 50.537406 Longitude : 3.125519
P.42	Templeuve (l'Épinette)	240	Templeuve-en-Pévèle	Rue de l'épinette		1 (pavé)		1	**21**	2024		Latitude : 50.53565 Longitude : 3.170467	Latitude : 50.535764 Longitude : 3.173518
P.43	Templeuve (Moulin de Vertain)	560	Templeuve-en-Pévèle	Chemin de Vertain		1 (pavé)	plaine de Vertain inscrite en 1981	2	**22**	2024		Latitude : 50.540873 Longitude : 3.17925	Latitude : 50.536165 Longitude : 3.176785
P.44	Cysoing (chemin du Grand Marais)	412	Cysoing	Chemin du Grand Marais		1 (pavé)	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014		**1**	1982		Latitude : 50.567147 Longitude : 3.191189	Latitude : 50.568059 Longitude : 3.196832
P.45	Cysoing à Gruson	1040	Cysoing, Gruson	Rue de la Briqueterie, Route de Gruson (coupée par la ligne de chemin de fer depuis)		1 (pavé)	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014		**9**	1977		Latitude : 50.590157 Longitude : 3.209847	Latitude : 50.580971 Longitude : 3.212112
P.46	Cysoing à Bourghelles	1280	Cysoing	Rue de Tournai, Rue de Lannoy		1 (pavé)	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	3	**42**	2024		Latitude : 50.569661 Longitude : 3.222988	Latitude : 50.567971 Longitude : 3.237397

P.47	Bourghelles à Wannehain	1090	Bourghelles	Rue Aristide Briand, chaussée Brunehaut		1 (pavé)	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	3	**23**	2024		Latitude : 50.569019 Longitude : 3.242936	Latitude : 50.571106 Longitude : 3.250998
P.48	Camphin-en-Pévèle	1820	Camphin-en-Pévèle	Rue de Bouvines		1 (pavé)	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	4	**44**	2024		Latitude : 50.590105 Longitude : 3.254906	Latitude : 50.585902 Longitude : 3.271824
P.49	Carrefour de l'Arbre	2030	Gruson, Baisieux, Camphin-en-Pévèle	Pavé de Luchin		1 (pavé)	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	5	**45**	2024		Latitude : 50.59031 Longitude : 3.229208	Latitude : 50.593969 Longitude : 3.249381
P.50	Gruson	1090	Gruson	Pavé de l'Arbre		1 (pavé)	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	2	**46**	2024		Latitude : 50.593058 Longitude : 3.214295	Latitude : 50.590751 Longitude : 3.228531
P.51	Willems à Hem	1410	Sailly-lez-Lannoy, Willems	RD64	Département	1 (pavé)		2	**51**	2024		Latitude : 50.643247 Longitude : 3.205345	Latitude : 50.634941 Longitude : 3.215618
P.52	Lys-lez-Lannoy (rue de la Gare)	140	Lys-lez-Lannoy	Rue de la Gare		1 (pavé)			**6**	1993		Latitude : 50.670029 Longitude : 3.206912	Latitude : 50.668964 Longitude : 3.20796
	TOTAL SECTEUR PAVÉ	**76,8 km**											

Annexe 2 - fiches d'identités



SUIVI DE L'ENTRETIEN ET DE LA RESTAURATION DU PONT GIBUS

PONT GIBUS	Wallers

Besoin PRIORITAIRE de restauration =
OUI / NON

1. Connaître, entretenir et restaurer le pont Gibus			
Photos du secteur en X année	Image	Image	Image
Gestionnaire			
Histoire et description du secteur en lien avec la course			
Autres protections reglementaires (sites inscrits, classés, MH, PLU…)			

		Présent / absent	Constat d'état : description et observations	Formulation du besoin / enjeux	Action en cours	Action envisagée / modalités et échéance
Etat du secteur	Aspect d'ensemble					
	Qualité de l'ouvrage (peinture, végétation…)					
	Menaces constatées (déteriorations quelconques, dégradation de la peinture, écroulement ou fissures repérées...)					
Signalétique locale du secteur pavé (bornes, panneaux, monuments commémoratifs…)	Existence d'une signalétique ?					
Signalétique provisoire par ASO	Existence d'une signalétique ?					
Signalétique le jour de la course destinée au grand public (voiture et piéton)	Existence d'une signalétique ?					
Etat des abords	Plantations					
	Vues dégagées					

2. Gérer et valoriser le pont Gibus et la course		
	Le pont Gibus	**La course**
Communication (coordonnées GPX, marchés, événements…)		
Présence de liaisons douces à proximité rendant le secteur pavé plus accessibvle et plus visible		
Autres remarques		

REMPLI LE :…… PAR :

Compléter les cases blanches

SUIVI DE L'ENTRETIEN ET DE LA RESTAURATION DU VELODROME

Vélodrome	Roubaix

Besoin PRIORITAIRE de restauration =
OUI / NON

1. Connaître, entretenir et restaurer le vélodrome				
Photos du secteur en X année	Image	Image	Image	
Gestionnaire				
Histoire et description du secteur en lien avec la course				
Autres protections reglementaires (sites inscrits, classés, MH, PLU…)				

		Présent / absent	Constat d'état : description et observations	Formulation du besoin / enjeux	Action en cours	Action envisagée / modalités et échéance
Etat du secteur	Aspect d'ensemble					
	Qualité des aménagements (pistes, clôture…)					
	Réseaux enfouis					
	Menaces constatées (dégradation de la piste: nid de poule en formation..., casse de la clôture, détériorations quelconques…)					
Signalétique locale du vélodrome (bornes, panneaux, monuments commémoratifs…)	Existence d'une signalétique ?					
Signalétique provisoire par ASO	Existence d'une signalétique ?					
Signalétique le jour de la course destinée au grand public	Existence d'une signalétique ?					
Etat des abords	Plantations					
	Seuils d'entrée…					
	Vues dégagées, emblématiques					
	Oeuvres d'arts, mémoriaux …					

2. Gérer et valoriser le vélodrome et la course		
	Le vélodrome	**La course**
Communication (coordonnées GPX, marchés, événements…)		
Présence de liaisons douces à proximité rendant le vélodrome plus accessible		
Autres remarques		

REMPLI LE :…… PAR :

Compléter les cases blanches

SUIVI DE L'ENTRETIEN ET DE LA RESTAURATION DES SECTEURS PAVES DE LA COURSE DE PARIS ROUBAIX

N° et Nom du secteur concerné	Commune.s traversée.s

Besoin PRIORITAIRE de restauration =
OUI / NON

1. Connaître, entretenir et restaurer le secteur pavé			
Photos du secteur en X année	Image	Image	Image
Gestionnaire			
Histoire et description du secteur en lien avec la course			
Autres protections reglementaires (sites inscrits, classés, MH, PLU…)			

		Présent / absent	Constat d'état : description et observations	Formulation du besoin / enjeux	Action en cours	Action envisagée / modalités et échéance
Etat du secteur	Aspect d'ensemble					
	Qualité du pavage, pose..					
	Niveau de recouvrement du secteur par du macadam/schiste/cailloux					
	Réseaux enfouis					
	Menaces constatées (forte stagnationn d'eau, nid de poule en formation, déteriorations quelconques, macadmisation, dépôt de terre, accumulation de tuiles en liens avec les activités agricoles etc.)					
Signalétique locale du secteur pavé (bornes, panneaux, monuments commémoratifs…)	Existence d'une signalétique ?					
Signalétique provisoire par ASO	Existence d'une signalétique ?					
Signalétique le jour de la course destinée au grand public (voiture et piéton)	Existence d'une signalétique ?					
Etat des abords	Plantations					
	Fossés, bande enherbée, fonds de jardins…					
	Vues dégagées					
	Oratoires, œuvres d'arts, mémoriaux …					

2. Gérer et valoriser le secteur pavé et la course		
	Le secteur pavé	**La course**
Communication (coordonnées GPX, marchés, événements…)		
Communication sur les bords de champ qui préserveront les chemins pavés et rendront des services écosystémiques (tels que la lutte contre l'érosion et la préservation de la biodiversité)		
Présence de liaisons douces à proximité rendant le secteur pavé plus accessible et plus visible		
Contact des agriculteurs à proximité du secteur, susceptibles de prêter leur parcelle lors de l'événement		
Autres remarques		

REMPLI LE :…… PAR :

Compléter les cases blanches