

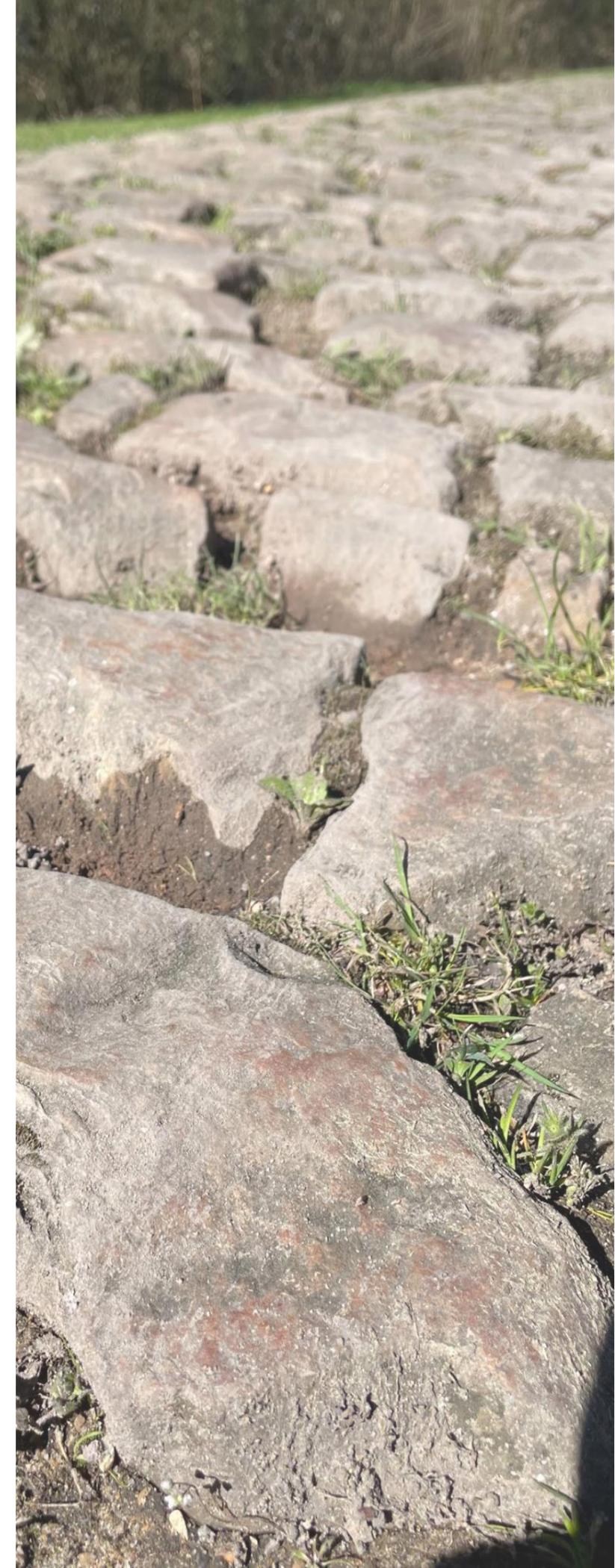
ÉTUDE DE CLASSEMENT DES SECTEURS PAVÉS DE LA COURSE CYCLISTE PARIS-ROUBAIX ET DE SON VÉLODROME

PARTIE 3 : PLAN DE GESTION ET DE VALORISATION

DÉCEMBRE 2024



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



PRÉAMBULE

Afin de préserver la valeur patrimoniale de la course de Paris-Roubaix, les différents secteurs pavés qui la composent ainsi que ses éléments intrinsèquement liés, tels que le vélodrome et le pont Gibus, font l'objet d'un plan de gestion élaboré de façon à assurer sa pérennité.

Le plan de gestion est l'outil indispensable à la préservation et à la mise en valeur du bien. Il est un instrument de pilotage à l'échelle du bien 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 bien et le gèrent en conséquences, à tous les niveaux de décision.

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

De cette façon, un plan de gestion sera proposé et suivi par l'association des amis du Paris-Roubaix avec le soutien des gestionnaires de ces secteurs pavés.

Ce plan de gestion propose des orientations à suivre, aidant à la gestion des différents secteurs pavés. Le tout répondant à des enjeux spécifiques identifiés, qui sont les suivants :

- Mettre en place des dispositifs de pilotage, de gestion, d'animation et de suivi des secteurs pavés
- Renforcer la cohésion et la coopération de l'ensemble des propriétaires/gestionnaires par la mise en place d'outils de travail communs
- Mobiliser les acteurs et les habitants pour la préservation des secteurs
- Valoriser les secteurs pavés et faire perdurer l'esprit de la course le plus longtemps possible.

SOMMAIRE



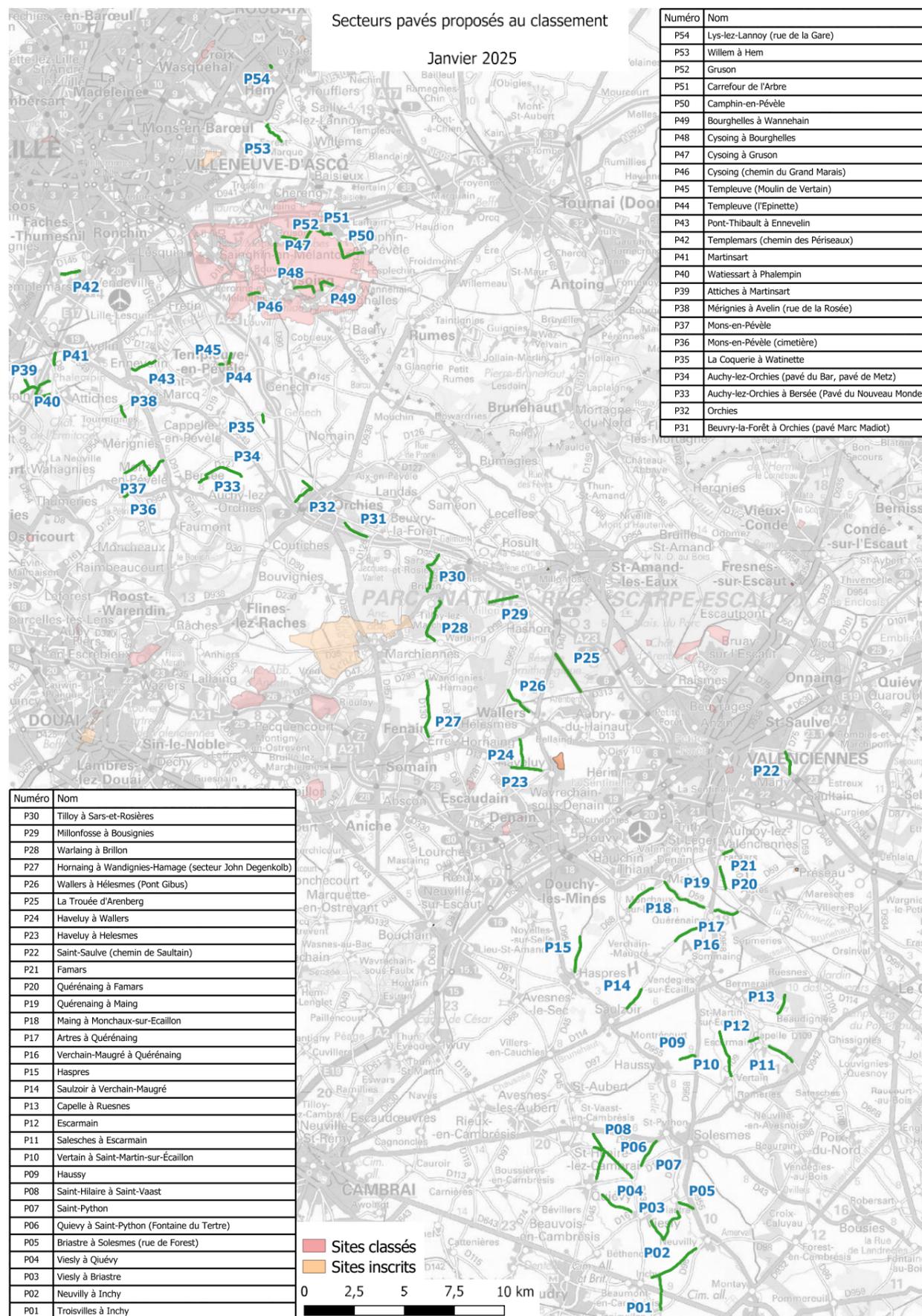
DÉFINITION DU PLAN DE GESTION ET DE VALORISATION

I. RAPPEL DU PÉRIMÈTRE DE CLASSEMENT	p. 4-7
II. ENTRETIEN ET RESTAURATION DES SECTEURS PAVÉS	
Plan d'actions, d'entretien et de restauration	p. 9
Acteurs et gestionnaires	p. 10
Préconisations de travaux	p. 13
Guide de pose des pavés	p. 20
Entretien et restauration des éléments indissociables de Paris-Roubaix	p. 30
III. GESTION DE L'ÉVÉNEMENT	
Préconisations pour l'accueil et la gestion du public	p. 35
La publicité - sponsorship de la course	p. 37
IV. VALORISATION DES SECTEURS PAVÉS	
Harmonisation de la signalétique	p. 40
Harmonisation des oeuvres artistiques	p. 44
Harmonisation des mémoriaux	p. 45
Conservation des oratoires	p. 46
Intégration des secteurs pavés dans la trame de mobilités douces du territoire	p. 47
Communication future autour de Paris-Roubaix et des secteurs pavés.....	p.49
V. CONCLUSION	p. 52

I. RAPPEL DU PÉRIMÈTRE



PLAN DES SECTEURS PAVÉS PROPOSÉS POUR LE CLASSEMENT



- 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

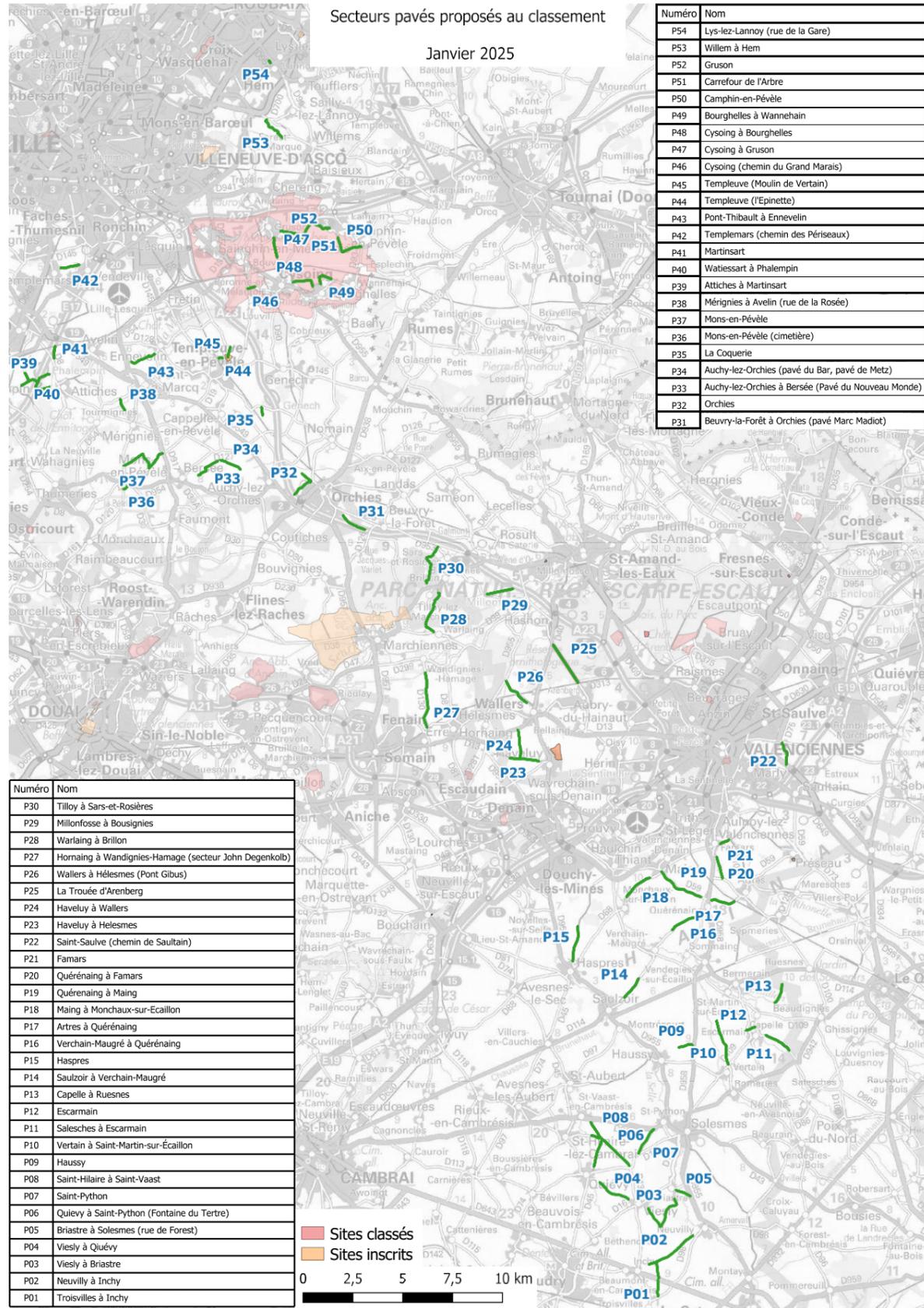
Dans les phases précédentes, les secteurs pavés ont été triés en fonction de leur état de conservation, d'une note allant de 1 à 10, 1 étant l'état le mieux préservé.

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.

Ci-contre, plan des secteurs pavés sélectionnés au titre du classement

Nombre total : 54 secteurs pavés

PLAN DE L'ÉTAT DES SECTEURS



Noms de secteurs	Distance	Etat
P 1 - Troisvilles à Inchy	1 750 m	1
P 2 - Neuvilly à Inchy	2 730 m	2
P 3 - Viesly à Briastre	3 020 m	1
P 4 - Viesly à Quiévy	1 785 m	1
P 5 - Briastre à Solesmes (rue de Forest)	830 m	1
P 6 - Quiévy à Saint-Python (Fontaine au Tertre)	3 400 m	1
P 7 - Saint-Python	1 500 m	1
P 8 - Saint-Hilaire à Saint-Vaast	1 450 m	1
P 9 - Haussy	740 m	1
P 10 - Vertain à Saint-Martin-sur-Ecaillon	2 350 m	1
P 11 - Salesches à Escarmain	1 500 m	2
P 12 - Escarmain	530 m	1
P 13 - Capelle à Ruesnes	1 070 m	1
P 14 - Saulzoir à Verchain-Maugré	1 200 m	1
P 15 - Haspres	1 800 m	1
P 16 - Verchain-Maugré à Quérénaing	1 630 m	1
P 17 - Artres à Quérénaing	1 280 m	1
P 18 - Maing à Monchaux-sur-Ecaillon	1 580 m	1
P 19 - Quérénaing à Maing	2 520 m	1
P 20 - Quérénaing à Famars	1 170 m	1
P 21 - Famars	530 m	2
P 22 - Saint-Saulve : Chemin de Saultain	1 220 m	1
P 23 - Haveluy à Hélesmes	1 520 m	1
P 24 - Haveluy à Wallers	1 500 m	1
P 25- Trouée d'Arenberg	2 280 m	1
P 26- Wallers à Hélesmes (Pont Gibus)	1 620 m	1

<i>Noms de secteurs</i>	<i>Distance</i>	<i>Etat</i>
P 27 - Hornaing à Wandignies-Hamage (secteur John Degenkolb)	2 900 m	1
P 28 - Warlaing à Brillon	2 490 m	1
P 29 - Millonfosse à Bousignies	1 330 m	1
P 30 - Tilloy à Sars-et-Rosière	2 350 m	1
P 31 - Beuvry-la-Forêt à Orchies (pavé Marc Madiot)	1 380 m	1
P 32 - Orchies	1 730 m	1
P 33 - Auchy-lez-Orchies à Bersée (pavé du Nouveau monde)	1 410 m	1
P34 Auchy-lez-Orchies (pavé du Bar, pavé de Metz)	1 170 m	1
P35 -La Coquerie	430 m	1
P36 - Mons-en-Pévèle (cimetière)	300 m	1
P37 -Mons-en-Pévèle	2 980 m	1
P38 -Mérignies à Avelin (Rue de la Rosée)	640 m	1
P39 -Attiches à Martinsart	1 870 m	2
P40 -Watiessart à Phalempin	1 350 m	2
P 41 - Martinsart	610 m	2
P 42 - Templemars (Chemin des Périseaux)	1 200 m	2
P 43 - Pont-Thibault à Ennevelin	1 400 m	1
P 44 - Templeuve (l'Épinette)	240 m	1
P 45 - Templeuve (Moulin de Vertain)	560 m	1
P 46 - Cysoing (chemin du Grand Marais)	412 m	1
P 47 - Cysoing à Gruson	1 040 m	1
P 48 - Cysoing à Bourghelles	1 280 m	1
P 49 - Bourghelles à Wannehain	1 090 m	1
P 50 - Camphin-en-Pévèle	1 820 m	1
P 51 - Carrefour de l'Arbre	2 030 m	1
P 52 - Gruson	1 090 m	1
P 53 - Willems à Hem	1 410 m	1
P 54 - Lys-lez-Lannoy (rue de la Gare)	140 m	1

II. ENTRETIEN ET RESTAURATION DES SECTEURS PAVÉS



PLAN D' ACTIONS, D' ENTRETIEN ET DE RESTAURATION

MÉTHODOLOGIE MISE EN PLACE

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.

Il est accompagné de 2 documents complémentaires permettant de gérer les travaux d'entretien et de restauration des secteurs pavés :

Le plan de gestion ici même fourni en .pdf

Il fournit toutes les informations techniques et théoriques à connaître, les préconisations de travaux et de gestion générale

Un tableau de bord de l'entretien et restauration

Suivi et renseigné par les Amis de Paris-Roubaix, il recense tous les secteurs pavés, en détaillant l'état des pavés, les protections alentours, les niveaux de difficultés, les contacts (communes...)

La fiche d'identité de chaque secteur

Elle sera complétée par les gestionnaires et confiée aux Amis de Paris-Roubaix, pour leur donner un aperçu de l'état de chaque secteur pavé.

Au cours de l'étude, nous avons réalisé une évaluation précise de l'état des pavés pour chaque secteur pavé, 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). Parmi ceux sélectionnés, nous avons catégorisé les niveaux d'interventions et d'entretien nécessaires.

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 de l'état des travaux, de l'entretien et la restauration des secteurs pavés (tableau de bord et fiche d'identité, en partenariat avec les communes). Les documents (plan de gestion, tableau de bord et fiche d'identité) seront transmis à chaque commune et collectivité concernée par le classement d'un ou des secteurs pavés qui les traverse.

Le tableau de bord qui sera suivi par les Amis de Paris-Roubaix a plusieurs objectifs :

- Répertorier les interventions, en fonction des types de dysfonctionnements rencontrés dans les différents secteurs pavés
- Avoir un aperçu exhaustif des secteurs pavés, notamment pour les Amis du Paris-Roubaix et A.S.O
- Fournir un document de travail, de référence, facilitateur et communiquant, sur lequel les gestionnaires pourront s'appuyer.

La fiche d'identité, complétée par les gestionnaires, a quant à elle les objectifs suivants :

- Etablir un diagnostic précis sur chaque secteur par les gestionnaires
- Donner la possibilité aux gestionnaires de s'exprimer sur l'évolution du secteur, sur leurs besoins, leurs idées...

Cette fiche est pensée sur du long terme, et sera à réactualiser. Elle permettra de remettre à jour le tableau de bord présenté ci-dessus.

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 au titre des « sites historiques » des secteurs pavés, véritable mémoire de notre région. Les collectivités locales, notamment les communes 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 de Communes du Pays de Valenciennes (CCPV) apporte un soutien financier annuel pour les travaux de réfection, en partenariat avec le lycée agricole de Raismes.

Le PNR Scarpe-Escout 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 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.



Région



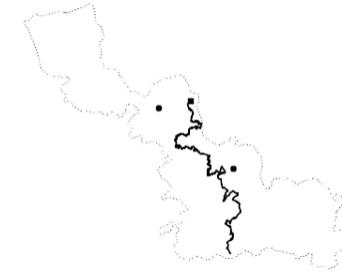
Département



Établissement public de coopération intercommunale



Commune



Association, lycée, établissement public, etc.

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. 20 secteurs pavés 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 terme d'entretien ou de restauration.

NOTA : L'association des Amis de Paris-Roubaix (APRx) sera à l'initiative des travaux, et aura la tâche de contacter les communes et les collectivités 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.

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 seront 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 m² 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 communes ou le Département, et en lien avec les Amis de Paris Roubaix. Ce partenariat permet de restaurer chaque année environ 400 m², 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 communes (ou possiblement par les services internes des communes), 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 m².

Le secteur emblématique de la Trouée d'Arenberg, par exemple, est la propriété de l'État. Situé au cœur 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



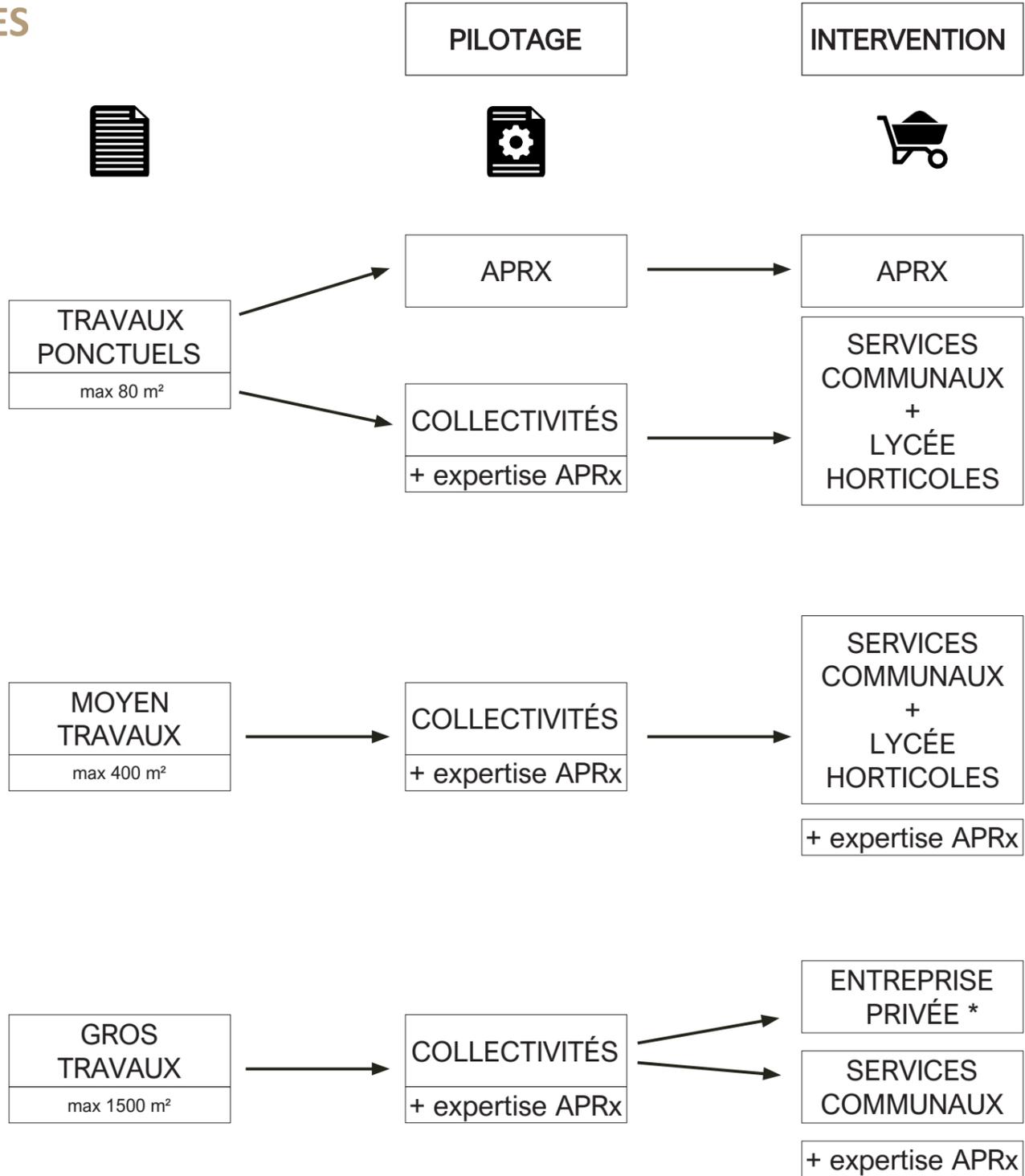
La Voix du Nord, Pour les Amis de Paris-Roubaix, c'est aussi la récompense de leur labeur, 13 juillet 2018



La Voix du Nord, Élèves et bénévoles se sont mobilisés pour retaper le secteur No 21 de Paris-Roubaix, 04 avril 2023



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



* 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 :

Une dégradation

Chaque type de dommage peut rentrer dans les 3 niveaux d'entretien et peut être géré par les différents acteurs cités précédemment.

- 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. Nous conseillons fortement 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.

Secteur n° P.25

Dans le secteur d'Arenberg (zone en Natura 2000), où l'herbe entre les pavés doit être contenue pour éviter leur dégradation, des solutions écologiques, telles que le pâturage par des chèvres est mise en place. Ces animaux contribuent naturellement à entretenir les 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.

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

Pour les poids lourds exclusivement :

Si le développement éolien n'est pas incompatible d'un point de vue paysager avec ce classement, il y aura lieu d'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. Une autre mesure pourrait aussi être la restauration de certains secteurs proches en mauvais état qui feront partie du projet de classement.



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

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



Une dégradation

- Déplacement ou retrait de buse

En cas de travaux relatifs aux buses : déplacement ou retrait, enfouissement des réseaux, pose de buses, entraînant la dépose de pavés (linéaire de réseau ou juste le secteur de la buse)



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

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



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

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 champs trop restreinte

Une solution

TRAVAUX ADÉQUATS

Dans un premier temps : remplacer les tronçons déteriorés.

- Interdiction de recouvrir de macadam ou de graviers



+

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

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

- Quand nous avons la place, éviter d'imperméabiliser le sol comme sur la photo ci-dessous. Il est préconisé de végétaliser au maximum les abords des secteurs.



PRÉCONISATIONS

A minima, aménager une bande enherbée le long des bordures pavées (idéalement, pas moins d'1m).



Les secteurs classés étant limités aux zones pavées, ces préconisations ne sont qu'à titre informatif. Quand les parcelles publiques le permettent, il est suggéré l'aménagement des bords de champs* le long des secteurs pavés, pour garantir la durabilité des pavés.

En partenariat avec les communes et communautés de communes, le classement pourrait être l'occasion d'un travail minutieux de repérage de parcelles agricoles, de recalage des limites administratives, de prise de contact avec les agriculteurs concernés. Dans le cadre d'une concertation, les collectivités pourront aborder la question des limites parcellaires, permettant de créer une marge nécessaire, voire de créer tout un corridor vert et bleu le long des secteurs pavés, tout en assurant le bon état des pavés pour les années à venir.

Ces préconisations sont valables dans les cas où les limites parcellaires publiques sont trop étroites.

Quand l'espace le permet et qu'il n'y a pas d'enjeu d'ouverture sur les paysages environnants, aménager une bande arbustive et arborée, longeant la voie pavée. *(Si mise en place de ce principe, réserver une bande enherbée suffisamment large, pour anticiper la foule le jour de la course et éviter le piétinement des champs cultivés et la dégradation des sujets arborés.)*



Zone tampon enherbée dédiée à la foule le jour de la course.



L'idéal étant d'aménager une noue paysagère, de 2m minimum, pour permettre une vraie infiltration des eaux.

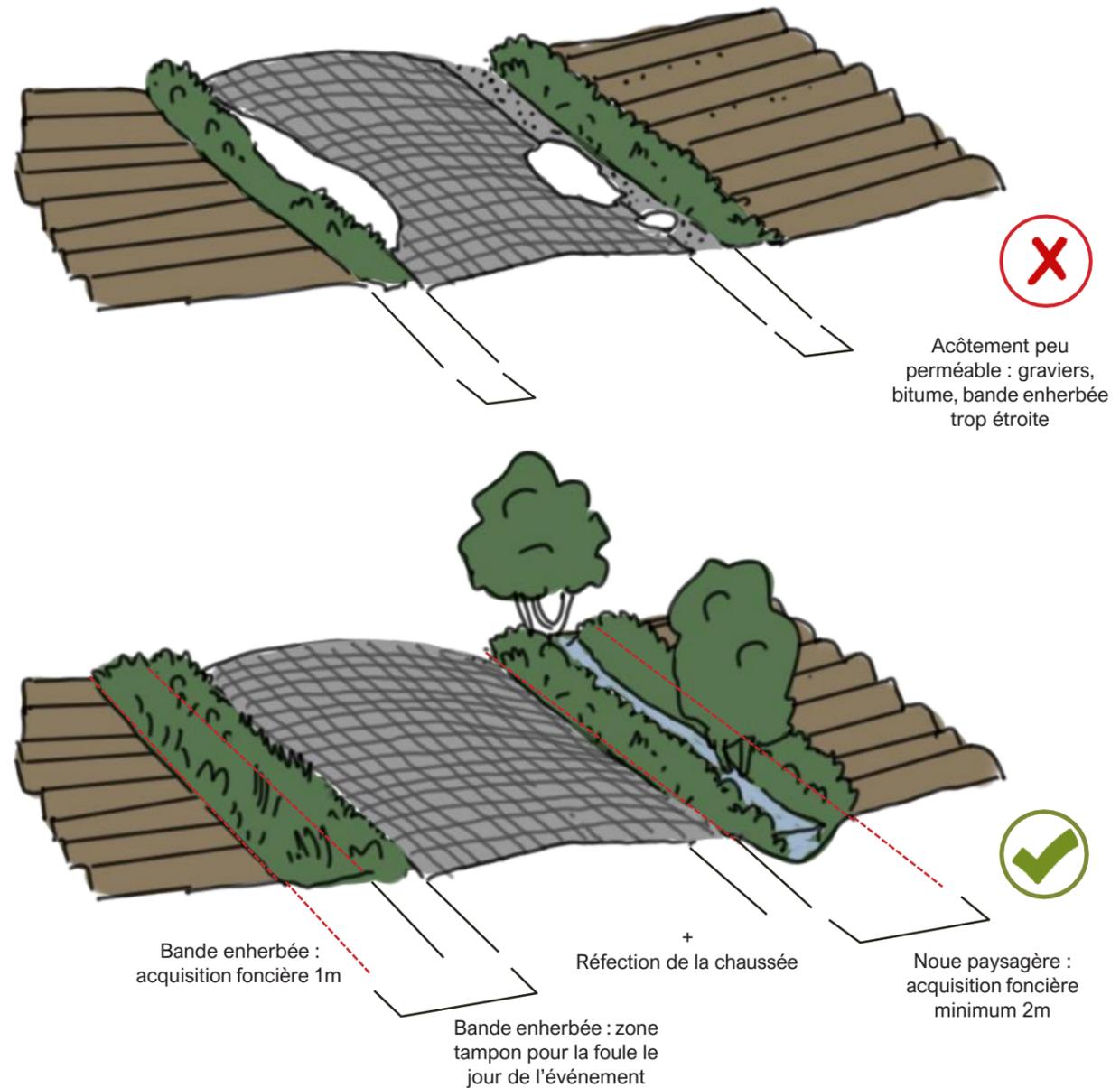
* Plusieurs types d'éléments peuvent composer les bords de champs. Il peut s'agir de bordures herbacées et arborées telles que des haies, des noues ou encore des bandes enherbées. Ces bords de champs se distinguent clairement des parties cultivées. Considérés comme improductifs, ils rendent pourtant de réels services écosystémiques tels que la lutte contre l'érosion, la préservation de la biodiversité et la gestion des eaux pluviales.

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

La concertation pourrait également s'appuyer sur la brochure 'Bordures de champs' faite 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.





- Inondations

Une dégradation

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.



Une solution

TRAVAUX ADÉQUATS

Afin d'éviter les complications et une dégradation trop rapide, l'aménagement d'un ouvrage de récupération des eaux à proximité des secteurs pavés est pertinent. Il peut être installé dans les parties basses, en dehors des secteurs classés, afin d'infiltrer au mieux et au plus rapide les eaux de pluie. Ces ouvrages sont à proposer aux communes, et peuvent se faire en matériaux divers comme sur la photo ci-dessous.

- Eviter l'aspect trop routier de certains matériaux (comme des glissières de sécurité...)



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 :

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.

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/dm³ (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/dm³ (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.



Porphyre



Pierre bleue



Pavé granit



Pavé grès

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

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)

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)

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 :

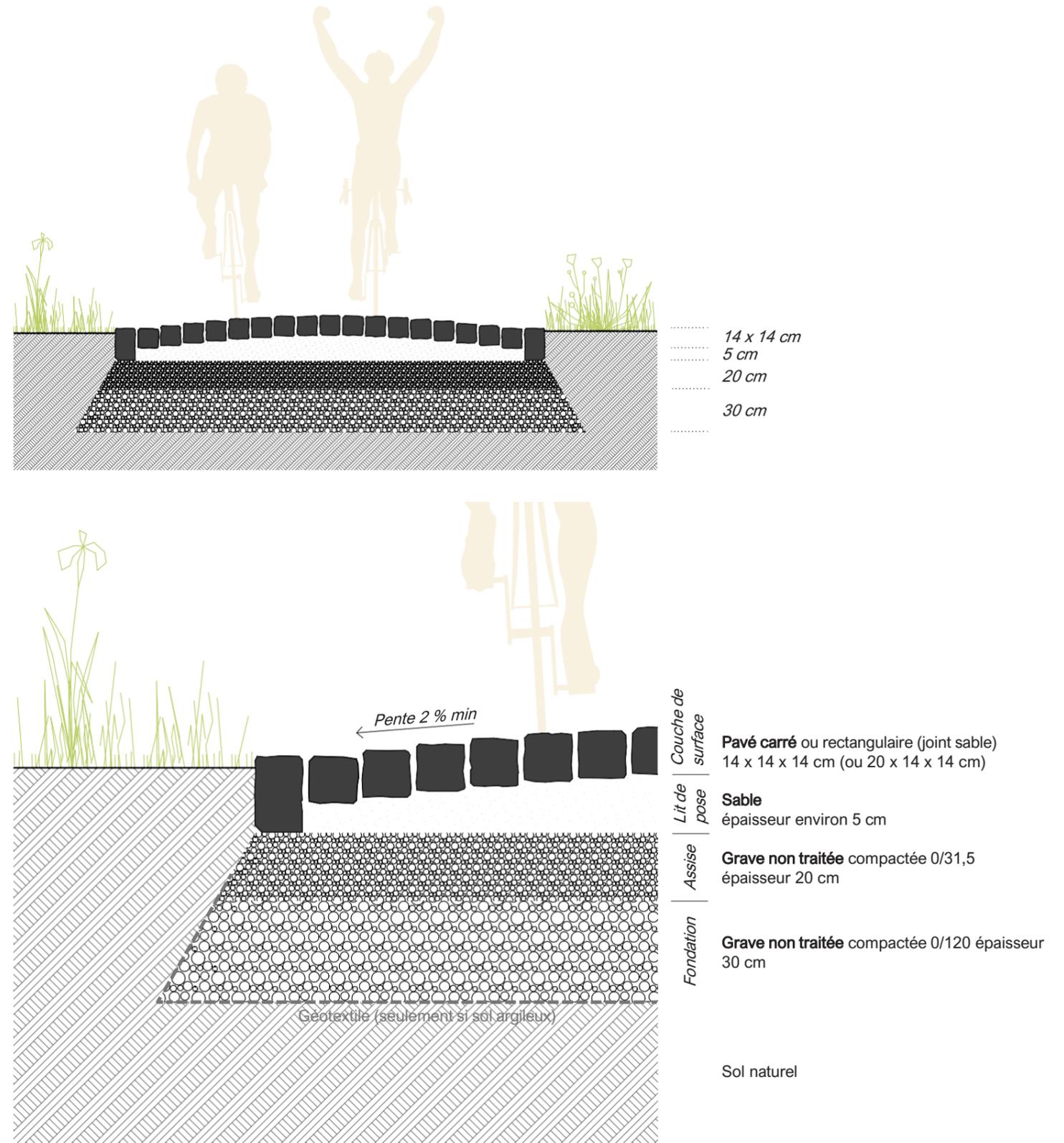
- **Couche de surface** (roulement) : formée ici par les pavés en pierres naturelles décrites précédemment
- **Lit de pose** : couche sur laquelle sont posés les pavés. Constituée de sable ou de sable stabilisé, elle doit avoir une épaisseur uniforme et compenser les hypothétiques irrégularités de la 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.

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

PROFIL DE LA CHAUSSÉE :

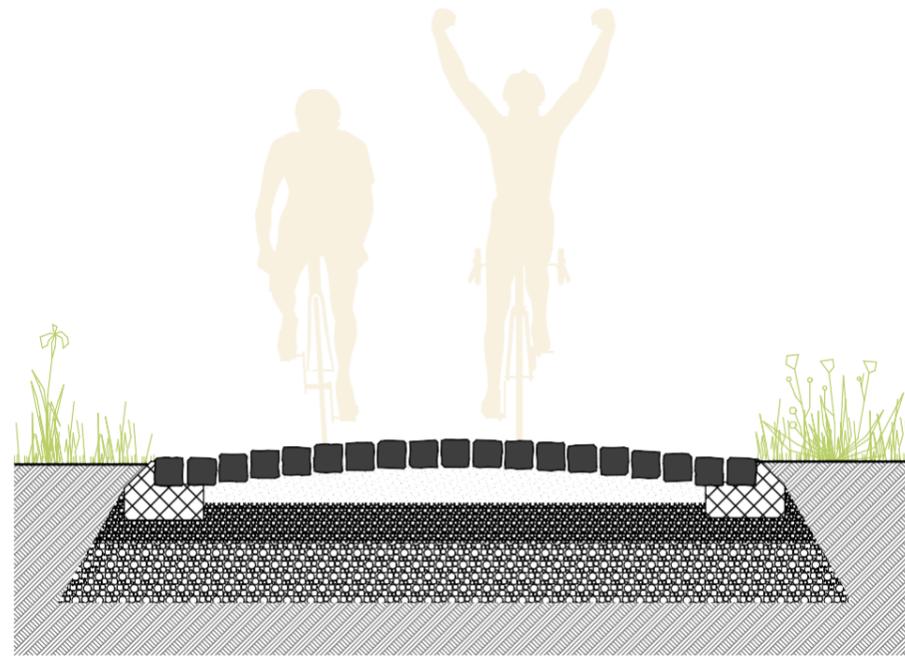
La stagnation de l'eau est le premier facteur de dégradation d'une chaussée pavée. Afin de parer ce problème, il est conseillé de mettre en place plusieurs mesures :

- 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.

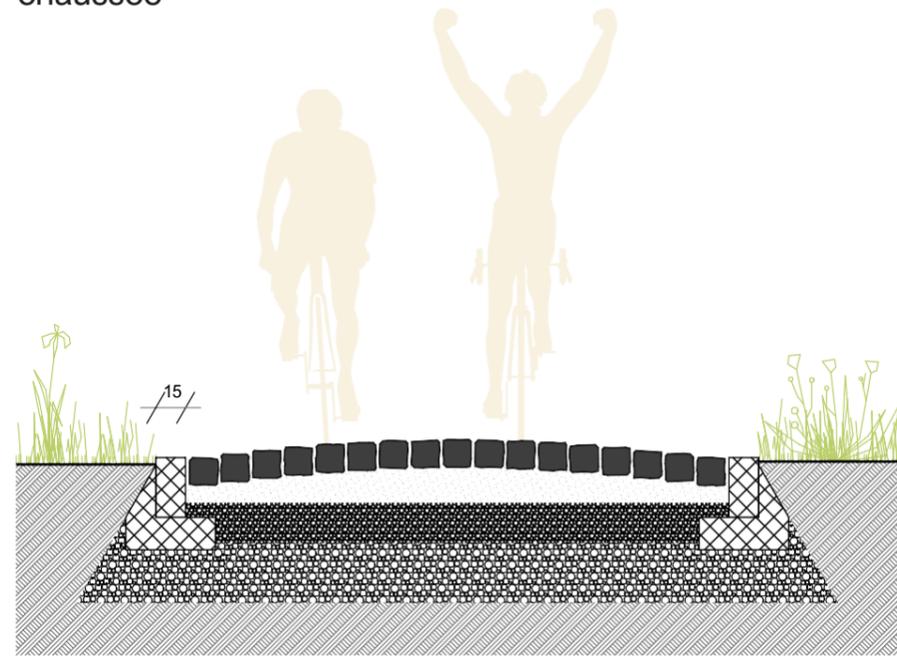


Ces dispositifs permettent de renforcer la chaussée et sont à utiliser pour les secteurs pavés à fort trafic ou forte charge.

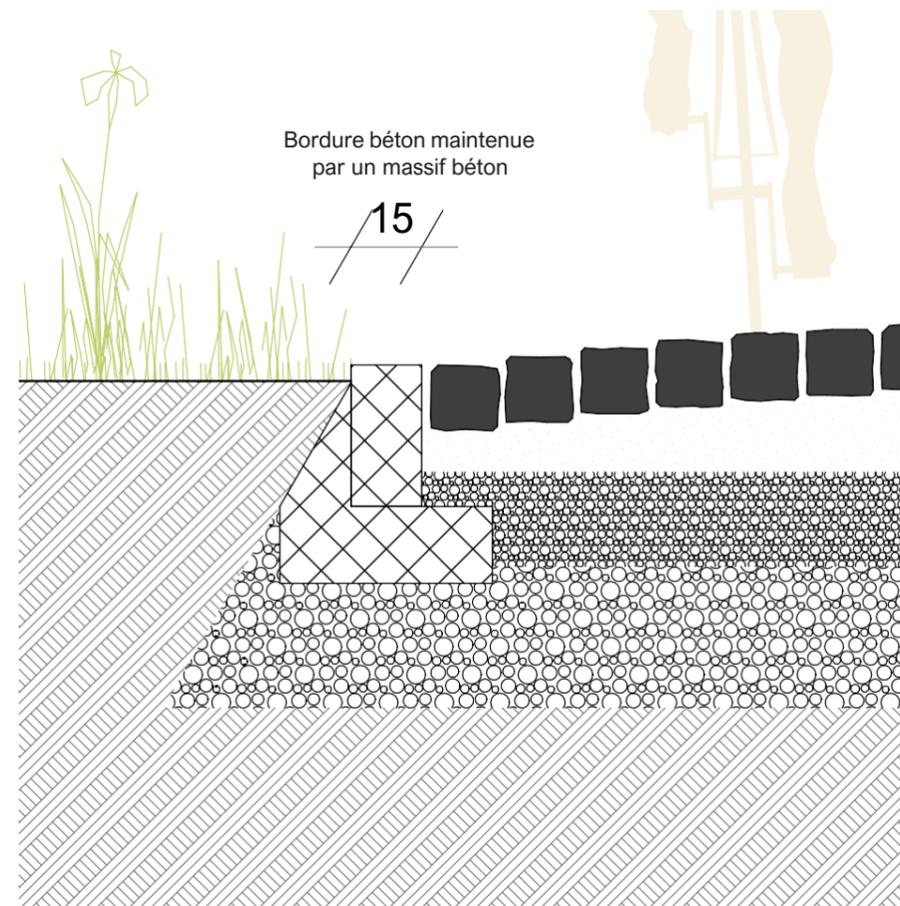
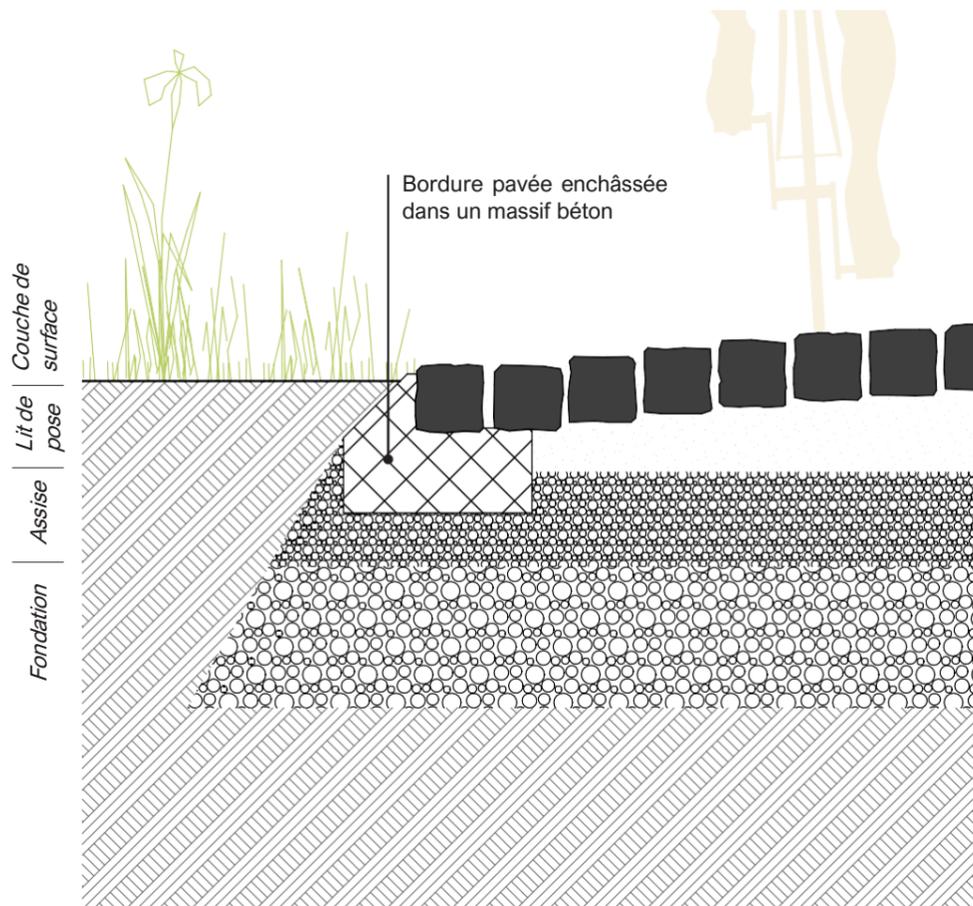
Profil pavé avec massif béton renforçant la chaussée



Profil pavé avec bordure et massif béton renforçant la chaussée



14 x 14 cm
5 cm
20 cm
30 cm



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

OUTILLAGE ET MATÉRIAUX

MATÉRIAUX NÉCESSAIRES

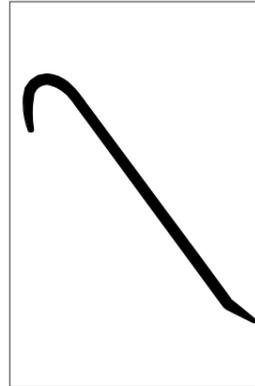
Fondation : grave 0/120 mm (ou béton concassé). Une grave est un granulat composé d'un mélange de sable et de gravillons. Les graves peuvent être naturelles, reconstituées ou traitées aux liants hydrauliques (ciment, laitier,...) ou à la chaux. La densité est de 2100 kg à 2200 kg/m³ (2,1 à 2,2 kg/dm³ 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.

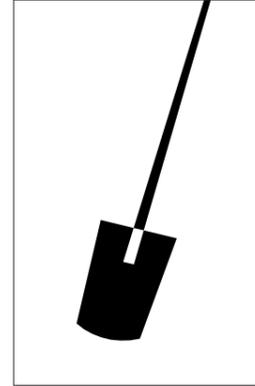
Lit de pose : sable de Seine. Le sable est une roche sédimentaire meuble, constituée de petites particules provenant de la désagrégation d'autres roches dont la dimension est comprise entre 0,063 et 2 mm. Une particule individuelle est appelée grain de sable. Les sables sont identifiés par leur granulométrie (grosueur 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 page 9).

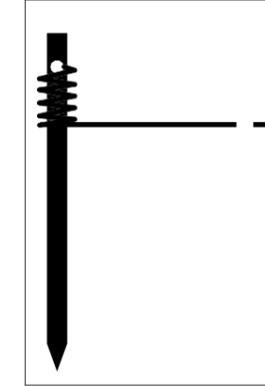
OUTILS NÉCESSAIRES



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



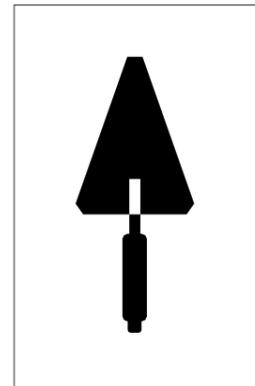
Bêche pour retirer la vieille couche de sable ou creuser le sol naturel.



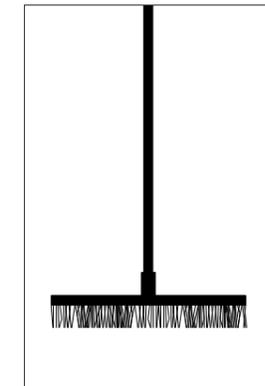
Piquet métallique et cordeau



Marteau de paveur ou massette



Truelle



Balai de chantier pour la confection des joints en sable

LEXIQUE :

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

Repiquage : il consiste à repaver un nid de poule.

Relevé à bout : Il consiste à repaver une surface conséquente (> à 2 m²) qui s'est enfoncée.

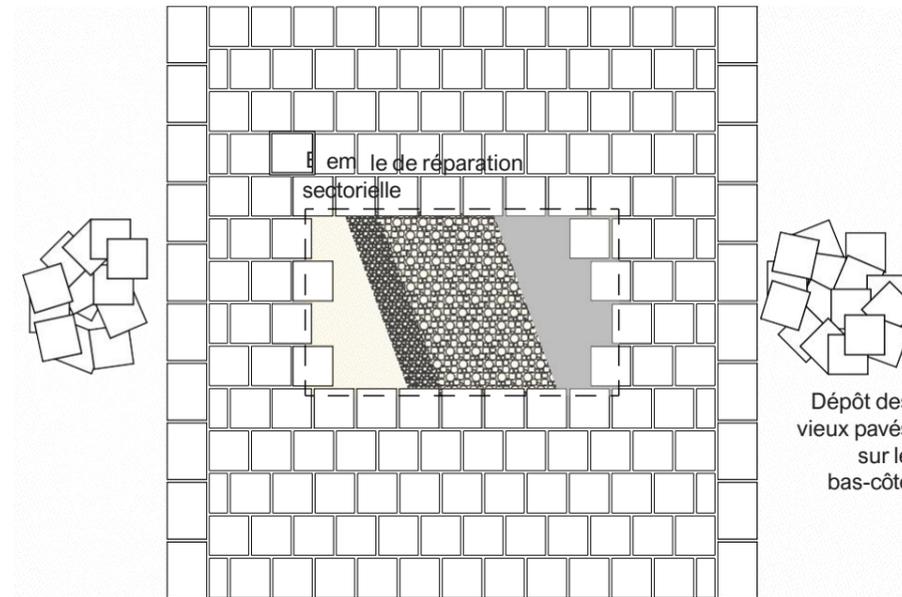
PRÉPARATION DU FOND DE FORME

Cas d'une réparation sectorielle

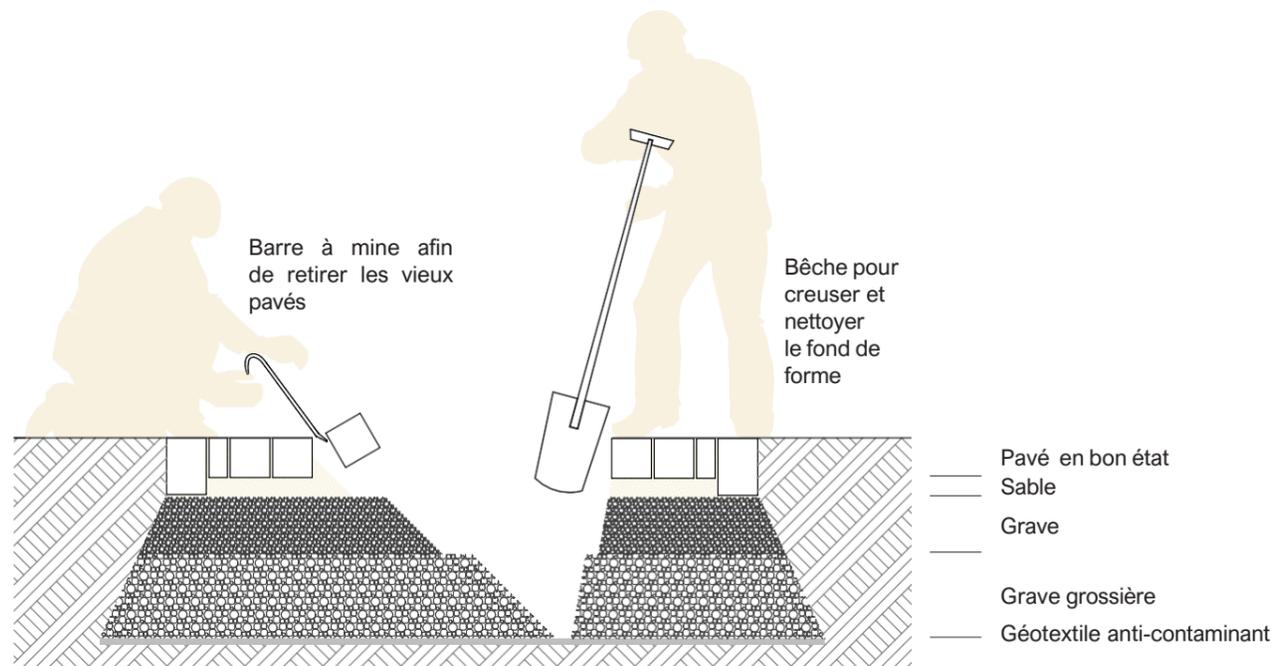
1. Délimiter la zone à réparer.
2. Enlever les vieux pavés à l'aide d'une barre à mine. Disposer uniformément les pavés des deux côtés de la chaussée afin d'éviter des manutentions inutiles (un pavé pèse environ 10 kg).
3. Retirer le vieux sable avec une bêche et le mettre à proximité du chantier car 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.

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.



NOTA : 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

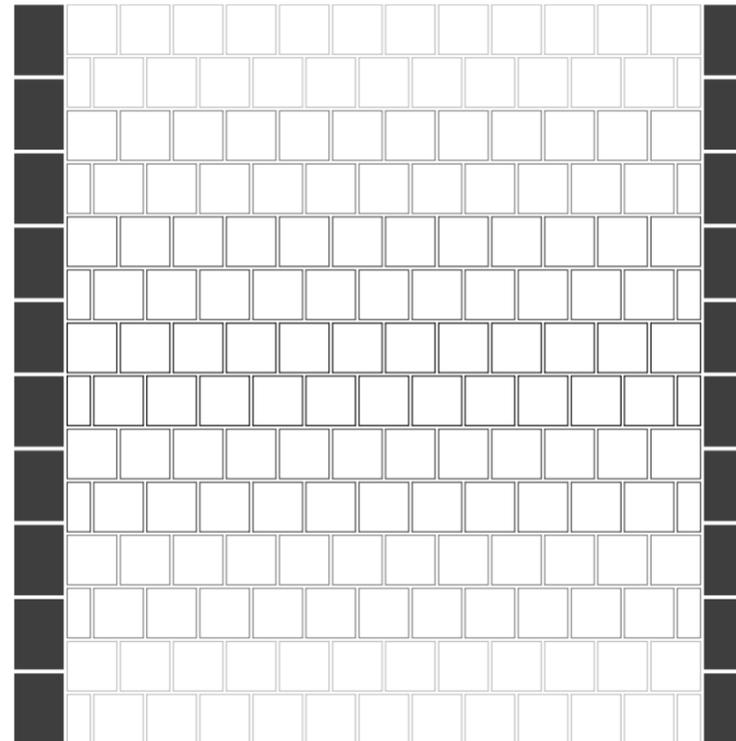
Cas d'une réparation sectorielle

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.



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.

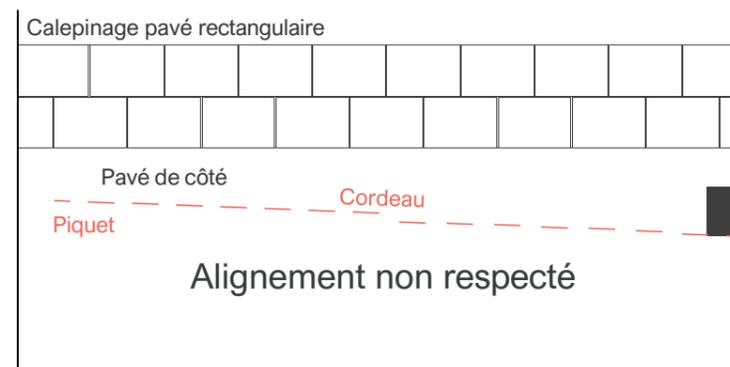
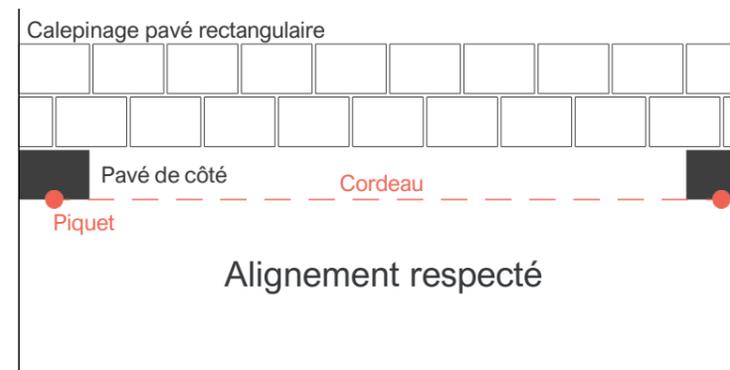
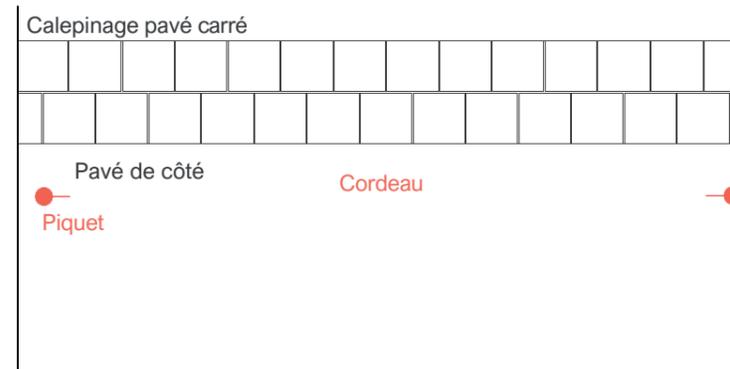
NOTA : Afin de souligner l'ouvrage, ces pavés de bordure pourront être différents (par leur hauteur et/ou leur nature) de ceux utilisés pour la zone pavée.

POSE DES PAVÉS

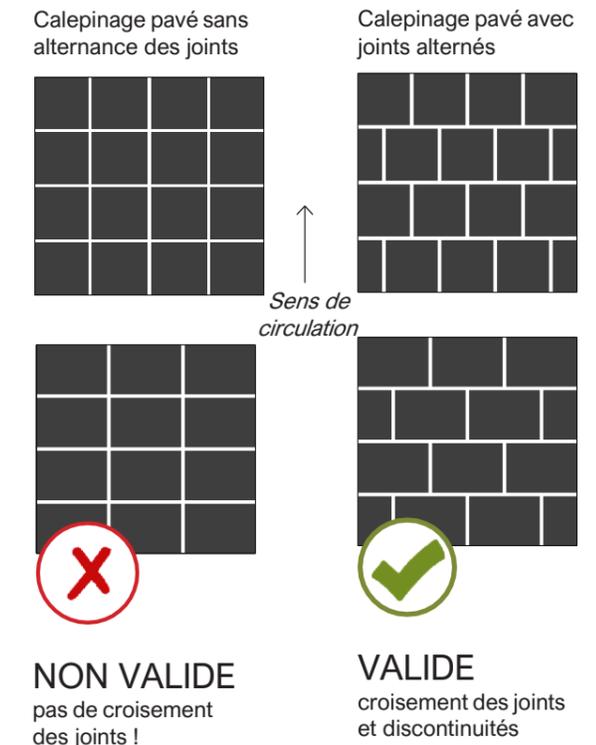
1. Déposer le sable (de Seine) en grande quantité sur le fond de forme. Le lit de sable doit faire en finalité 5 cm +/- 1,5 cm.
2. Poser au jugé à l'œil les 2 pavés de « côté »
3. Poser les fiches métalliques contre les 2 pavés et placer le cordeau en le serrant avec le nœud du paveur en ayant regardé auparavant l'alignement des rangées de pavés déjà posés.
4. Poser les pavés en veillant à ne pas aligner les pavés sur 2 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 < 5mm).

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.

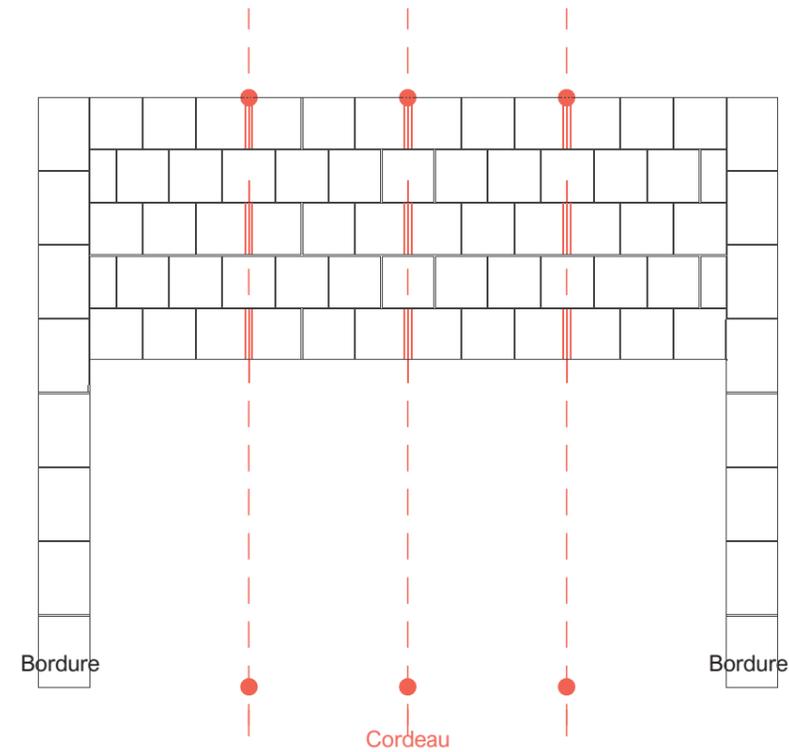


Au-delà de son rôle esthétique, le calepinage des pavés participe à la résistance de la chaussée. Il est important de ne pas former de lignes continues dans le sens de circulation.



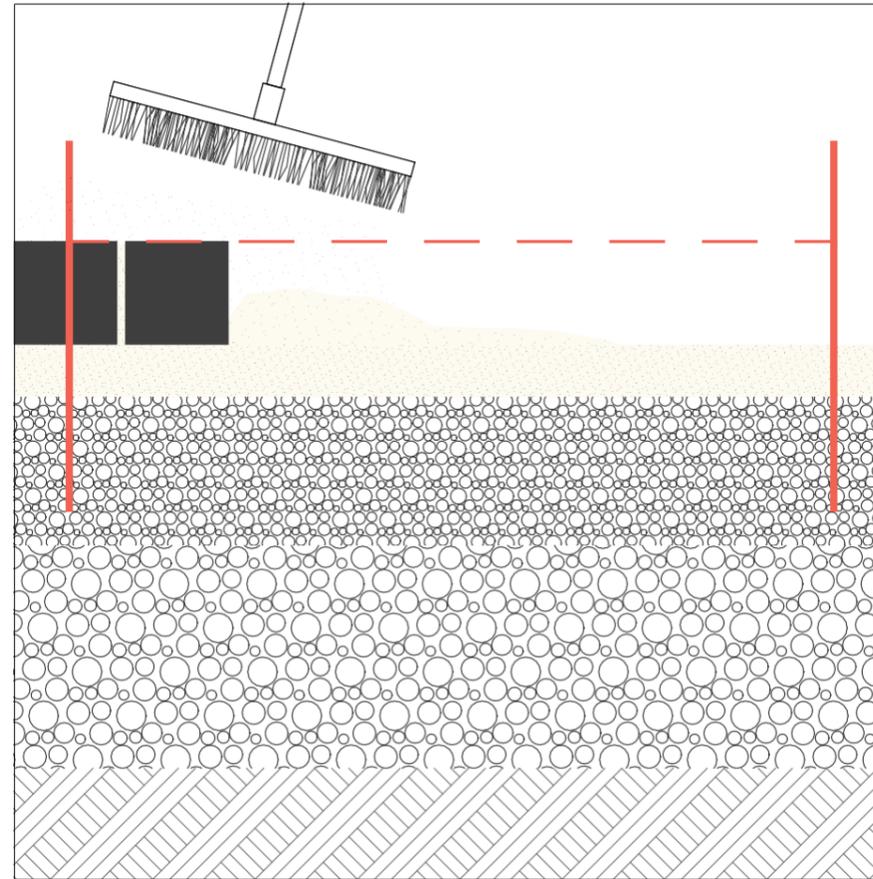
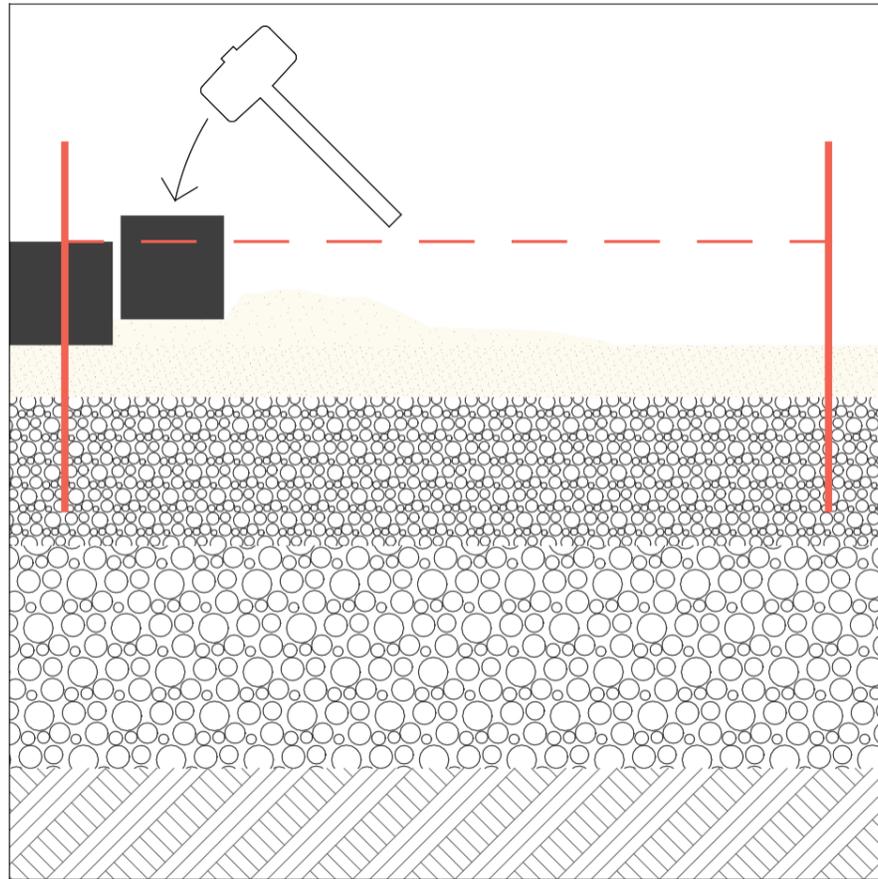
POSE DES PAVÉS (RÉPARATION EN PLEINE LARGEUR)

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.

« 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

Les zones classées :

- la piste,
- les clôtures bleues
- les tribunes



RÉFÉRENCE :

*Charlotte Duvernoy
(architecte du patrimoine)
Etude 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 XXe siècle*

Cadre réglementaire applicable

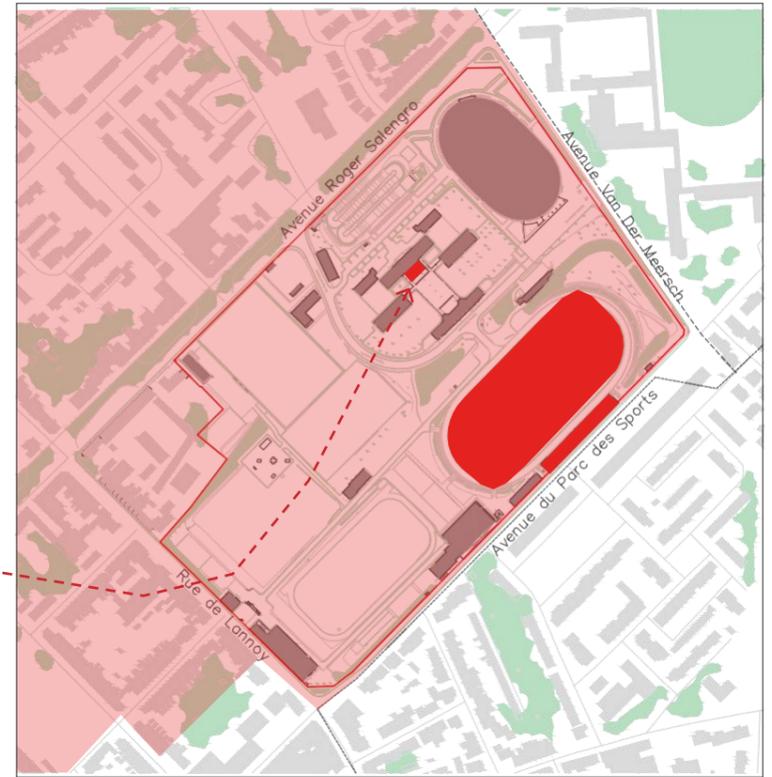
PLU de Roubaix en application
PLUi2 de la MEL : en cours

- 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

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 lieu, 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.

REVELER

- La richesse historique du lieu 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

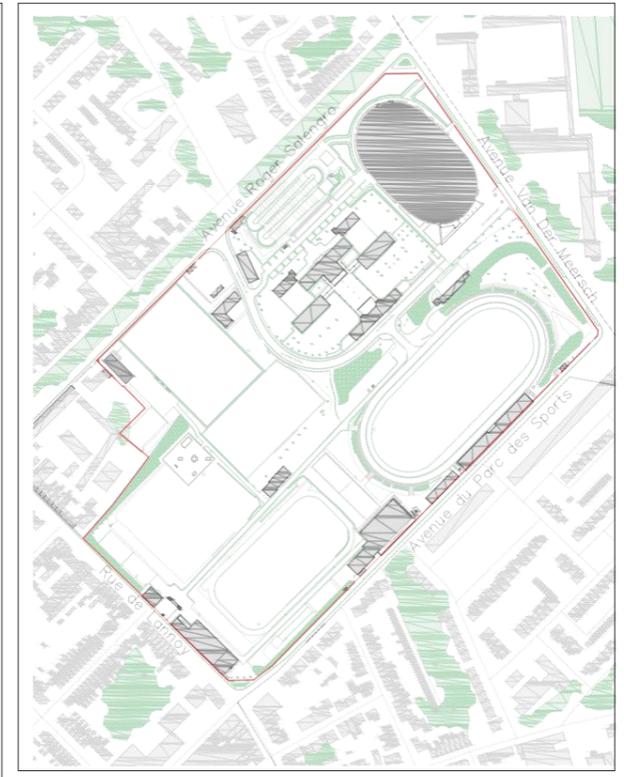
- Une situation unique (urbaine et architecturale) pour que les usagers, les habitants du quartier et les porteurs de projet profitent pleinement de ses spécificités
- L'espace libre et planté, garant de la notion de parc et de la qualité de l'ensemble.

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)
 - Evolution 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 et leur utilisation, 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 réalisés (dont les extensions projetées par le passé)



Étude patrimoniale Parc des sports de Roubaix, 2024, p. 105 - Principes d'intervention



Vélodrome et tribunes à Roubaix, 2024, Stéphanie Meerpoel

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.

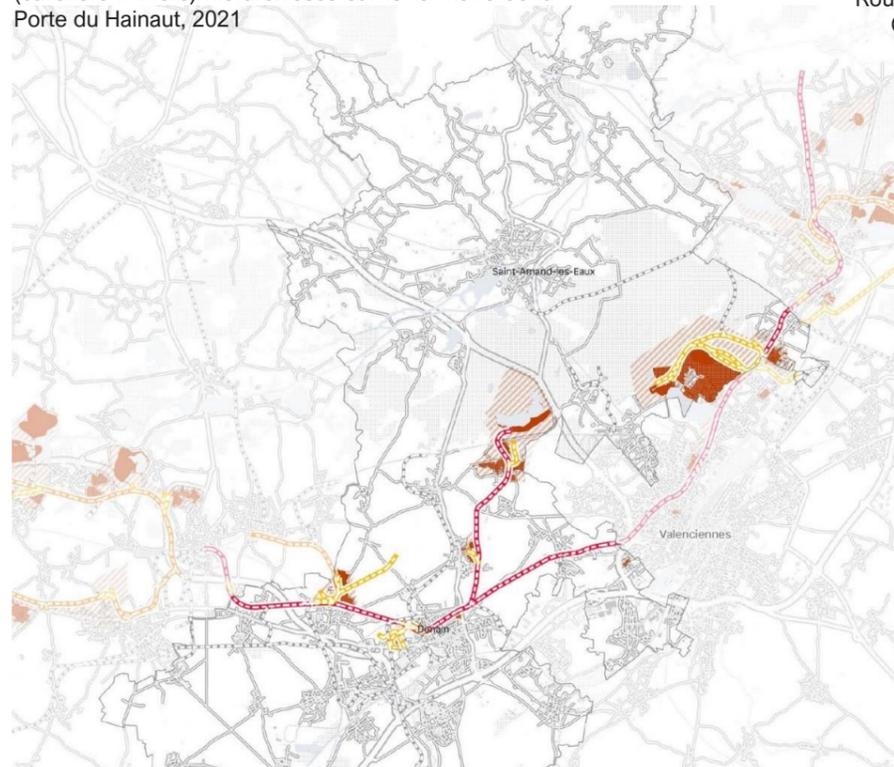
Les Amis du Pont Gibus, association créée en octobre 2014, est un allié précieux pour la conservation et la préservation du pont.

RÉFÉRENCE :

Mission bassin Minier

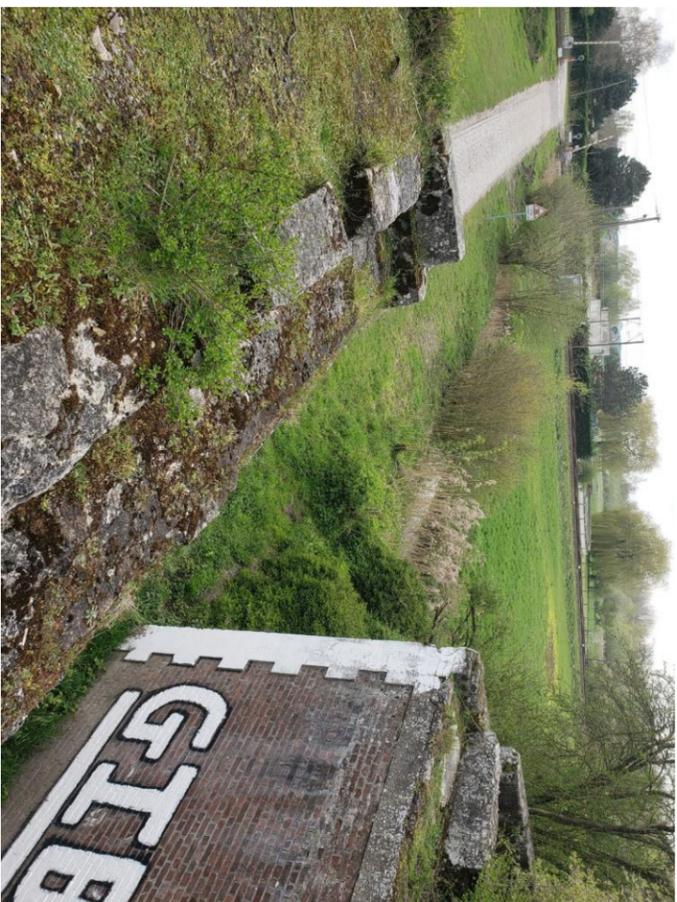
Carte des anciennes voies ferrées d'origine minière (cavaliers miniers) hiérarchisées sur le territoire de la Porte du Hainaut, 2021

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



En conclusion :

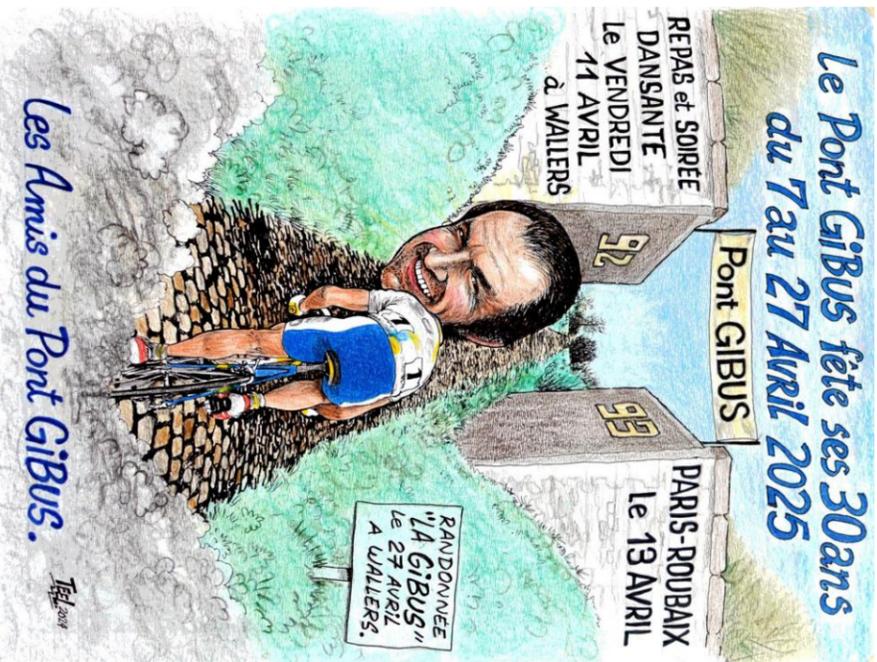
- Préservation de la végétation, léger entretien pour conserver son aspect 'sauvage'
- Peinture refaite tous les ans, comme actuellement



Pont Gibus



Au gauche :
Affiche annonçant les 30 ans du Pont Gibus
02 octobre 2024
A droite :
Le pont Gibus peint par les Amis du Pont Gibus



III. 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 le bon déroulement de la course, une réflexion globale sur l'organisation et l'accueil des spectateurs a été réalisée par ASO, notamment pour gérer les flux piétons et véhicules croissants, les désagréments liés à la course (comme la gestion des déchets) et la protection des pavés.

Ces mesures mises en place, articulant organisation de l'événement et conservation du patrimoine, visent à assurer la pérennité de la course Paris-Roubaix dans un cadre respectueux de l'environnement et des spécificités locales. Il semble opportun de les rappeler et les développer dans le plan de gestion sous forme de préconisations, mais elles sont pour la plupart déjà mises en oeuvre 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 garantissent le bon déroulement de la course, ils posent également des enjeux de gestion des flux et de 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 remettre en état (gestion des déchets), et de pouvoir constater les dégâts s'il y en a (déchaussement, dégradation des pavés...).

Gestion des déchets

La gestion des déchets lors de la course 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 détritiques, 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.



Breizh-info

Trouée
d'Arenberg
17 avril 2019



Aménagements affectés au flux 'véhicule'

La course 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.

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

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.

En ce qui concerne les secteurs pavés classés, l'identification en amont de zones de stationnement dédiées, idéalement situées en dehors des secteurs pavés, en partenariat avec les communes et les agriculteurs, permettrait d'éviter l'encombrement et la dégradation du site.



LA PUBLICITÉ - SPONSORISATION DE LA COURSE

TOLÉRÉE LE JOUR DE LA COURSE, MAIS INTERDITE LE RESTE DE L'ANNÉE

Par principe, la publicité est interdite en site classé, mais est néanmoins tolérée pour cet événement sportif traversant les secteurs pavés, et uniquement durant l'événement (Préparatifs, jour-J, repli...).

Ainsi, les supports de sponsors sont exceptionnellement tolérés pour l'événement de Paris-Roubaix, afin de leur permettre de se rendre visibles, leur soutien étant crucial pour le financement de la course et le financement de la gestion des secteurs. Les arches de départ et d'arrivée constituent une forme de publicité avec la mise en avant de la région des Hauts de France, mais ont aussi un rôle informatif durant la course : elles indiquent le niveau de difficulté des secteurs traversés, elles permettent de se situer dans la course...

Cette tolérance doit toutefois s'accompagner de préconisations précises afin d'éviter toute pollution visuelle excessive. Par exemple, la publicité doit être localisée prioritairement dans les zones stratégiques, comme les départs, arrivées et les abords de pavés emblématiques. Cette fois encore, ces préconisations sont déjà mises en œuvre par ASO et pourront perdurer.



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



Banderoles publicitaires:
Secteur pavé « Querenaing
à Maing »



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



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

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



Groupama-FJD
Pont Gibus équipe cycliste
Groupama
7 avril 2024

IV. 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.

1. Signalétique provisoire

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 sécurité

des 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.

2. Signalétique permanente (bornes)

La mise en place d'une charte graphique pour l'ensemble de la signalétique permanente et des supports pédagogiques devient alors primordiale. Elle servirait à la valorisation touristique et historique des secteurs, et garantirait une approche à la fois pédagogique et respectueuse du patrimoine, adaptée aux spécificités des sites pavés.



Provisoire : signalétique à destination du grand public



Permanente : borne

LES BORNES

En dehors des périodes de course, la signalétique permanente devra être harmonisée sur l'ensemble des secteurs pavés classés, incluant le logo du site classé, et intégrée dans un souci de cohérence visuelle et d'intégration dans le paysage.

Actuellement, il existe principalement 2 types de bornes: des plots rouges et blancs en béton ou en acier et des plots fins en acier laqué. Nous trouvons également des panneaux plus hauts en acier, qui indiquent en partie les mêmes informations, mais qui ont un rôle plus commémoratif.

RÔLE INFORMATIF



- Indications :
- «Pavés de Paris-Roubaix»
 - La ville
 - Le nom du secteur
 - Logos des financeurs
 - La distance

RÔLE COMMÉMORATIF



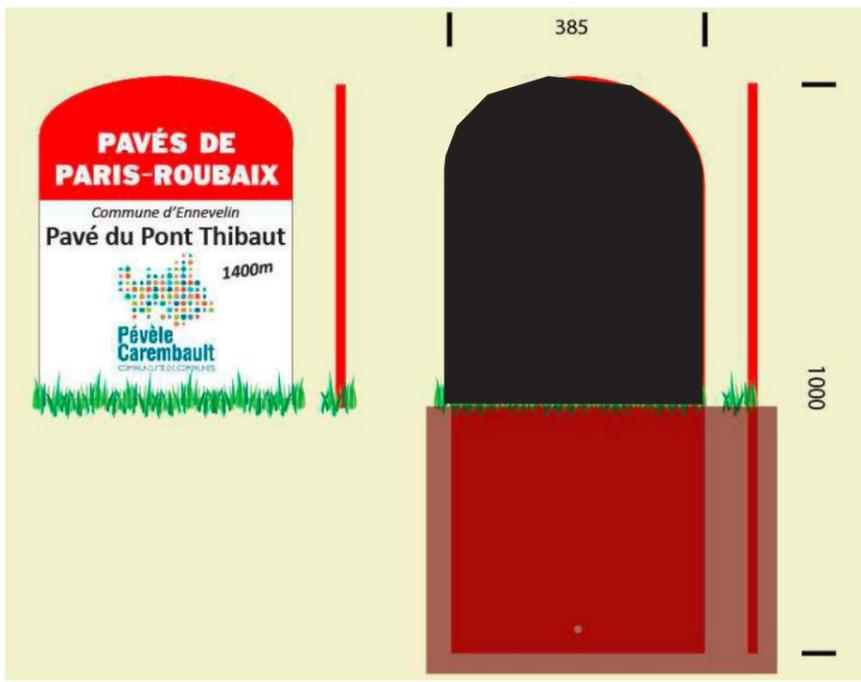
- Indications :
- «Paris-Roubaix»
 - Nombre d'étoile - niveau de difficulté
 - Le nom du secteur
 - La distance
 - La ville + logos des financeurs
- + en hauteur : un panneau indicatif, commémoratif et pédagogique sur l'histoire, les athlètes ...

C'est pour le moment la Communauté de Commune Pévèle-Carembault qui a installé le plus de bornes et qui est à l'initiative de sa forme et son esthétique. Elle n'est cependant pas satisfaite de sa qualité et de sa pérennité, et prévoit de modifier le modèle courant 2025.

Les bornes actuellement installées sont une évolution de celles en béton présentées ci-contre, probablement moins coûteuses. Ce sont des plaques en acier laqué, plus pratiques et plus faciles à installer (pour environ 250€ l'unité), car il suffit de coller un film plastique par dessus, avec les inscriptions adaptées.

Ces bornes présentent cependant des inconvénients :

- Elles se dégradent plus rapidement (film plastifié et collé sur la borne qui se décolle et se dégrade assez vite)
- On constate également un niveau de danger assez élevé en cas d'accident agriculteur ou cycliste



Dégradation de l'étiquette en quelques années seulement

< Elévation des bornes actuelles en acier laqué

- Format 385x1000mm
- Découpe sur le haut en forme arrondie
- Trou de 10mm dans le bas
- Tige anti arrachement en acier brut
- Visuel en impression numérique avec pelliculage de protection.

Pour une question de praticité, de bon sens et d'économie de projet, il est suggéré de revenir sur le modèle de l'ancienne borne en béton, plus résistant et moins dangereux en cas d'accident.

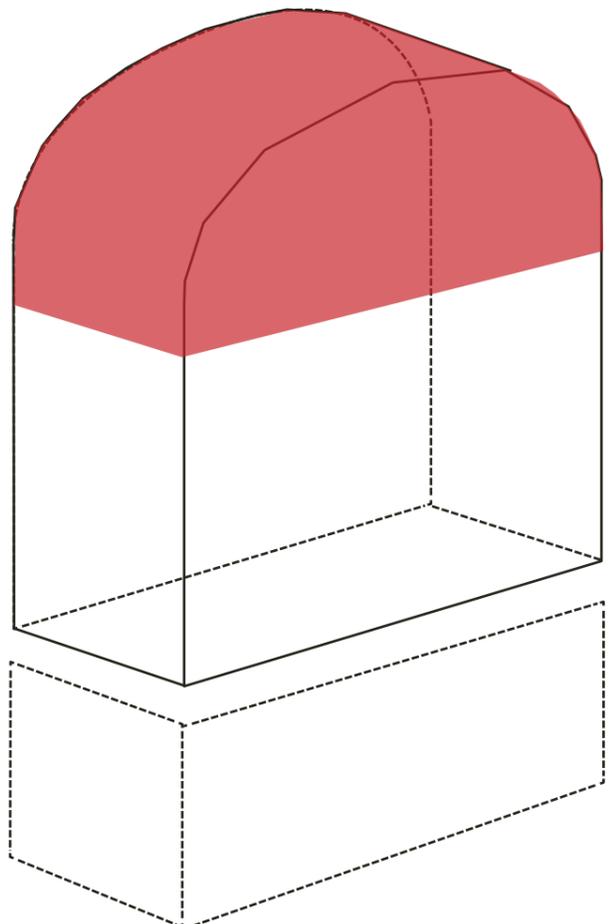
Le Comité de Pilotage du 17 décembre 2024 a validé le choix des bornes rouges et blanches en béton.

(S'il est impossible d'installer des bornes en béton, pour des questions financières notamment, il est conseillé tout de même de reprendre le modèle existant des bornes en acier laqué, posées par la Communauté de Commune Pévèle-Carembault).

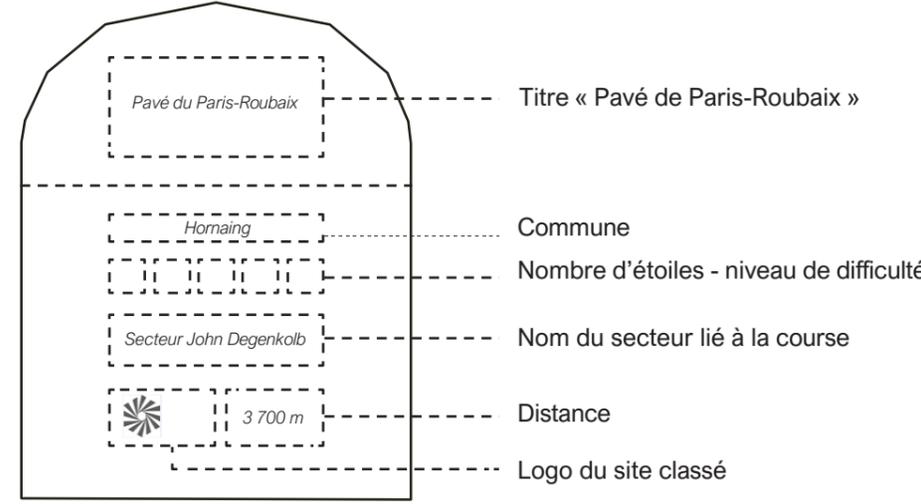
Cette harmonisation permettrait à la fois de créer une identité visuelle unifiée et de renforcer l'appartenance de chaque élément au patrimoine commun des Hauts-de-France.



Ancienne version des bornes - avant 2017



Les inscriptions ci-dessous sont préconisées :



+

Certains secteurs ont déjà un nom qui leur ont été donné. Ce n'est pas le cas de tous les secteurs pavés. Un travail avec ASO et les Amis de Paris - Roubaix pourra se mettre en place pour définir des noms sur chaque secteur.

Suggestions supplémentaires :

- La création d'un syndicat mixte ou d'une coopérative gérée par A.S.O, ou une collectivité motrice comme la Communauté de Commune Pévèle-Carembault par exemple, peut orchestrer l'installation de bornes sur l'ensemble des secteurs. (Ayant pour mission de chercher des financements, de contacter les communes concernées, de réfléchir à un modèle idéal...)
- Ce collectif pourrait également réfléchir à un balisage aux extrémités de chaque secteur pavé, comme une gravure du logo du site classé sur un pavé.



Exemple de balisage discret et moderne au sol



◀ Il existe également des signalétiques plus atypiques comme celles ci-contre. Pour une harmonisation générale, nous conseillons de limiter au maximum ces installations disparates et peu lisibles.

HARMONISATION DES ŒUVRES ARTISTIQUES

LIMITER LEUR IMPACT DANS LE PAYSAGE

Œuvres présentes sur le tracé de la course



Renaud Masquelier, Sculpture à Willem's



Renaud Masquelier, Pavé géant à Templeuve-en-Pévèle



Sculpture de vélos géants à Haveluy

Nous suggérons d'éviter la multiplication d'œuvres artistiques aux abords de l'itinéraire de la course, afin de garder une cohérence esthétique et de ne pas dénaturer les secteurs.

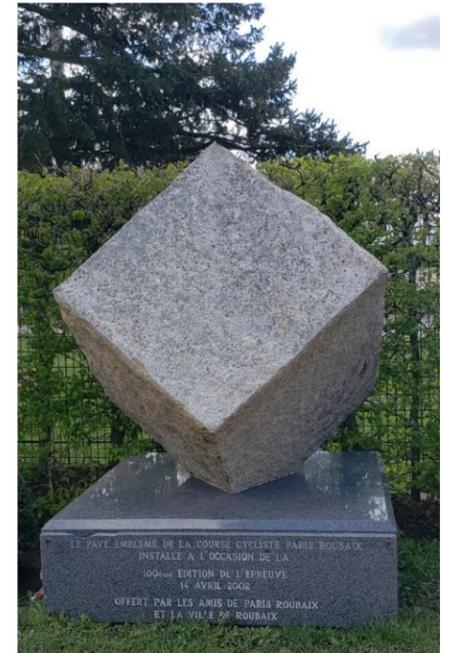
L'objectif est de limiter l'impact visuel que peuvent avoir ces œuvres sur le paysage des communes rurales, en les intégrant au maximum dans le paysage : dimensions, esthétique (forme, couleurs, ...).

Les futures œuvres devront respecter une sobriété et une simplicité dans les matériaux, les couleurs, les dimensions, pour ne pas altérer le paysage. L'œuvre cherchera à révéler l'esprit des lieux, valoriser le territoire et les entités paysagères alentours autant que l'histoire de la course.

Les œuvres doivent être réfléchies avec un regard transversal :

- à l'échelle du grand paysage : valoriser les trames boisées, les alignements de peupliers, les becques, typiques de la région des Hauts-de-France / ne pas camoufler des vues emblématiques (sur le clocher d'une église, sur un moulin, sur un oratoire...)

- à l'échelle du micro paysage, de la rue et du secteur pavé : ne pas impacter la gestion de l'eau, ...



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

HARMONISATION DES MÉMORIAUX

LIMITER LEUR IMPACT VISUEL DANS LE PAYSAGE

Il existe un nombre important d'installations implantées le long du parcours, pour rendre hommage à des athlètes, ou simplement pour glorifier la course et ses coureurs. Nous retrouvons des plaques blanches sur pupitres marron, des stèles avec des plaques gravées et parfois accompagnées de végétal ou encore des installations plus originales et uniques.

Il est recommandé d'utiliser le **modèle de panneau rouge et blanc** déjà utilisé, ou d'implanter des **éléments commémoratifs sobres, discrets, et s'intégrant dans le paysage rural**, comme les préconisations des œuvres artistiques.

En cas d'installations autres :

- Il est demandé une attention particulière sur les essences de plantes qui seront utilisées.

Il est préconisé une palette végétale composée d'espèces indigènes et d'essences locales. Les plantes locales, plus adaptées à notre climat, demandent moins d'entretien, et dénoteront beaucoup moins dans le paysage.

- Éviter les conifères et les arbres persistants, souvent inadéquats dans le paysage du Nord
- Éviter les matériaux trop colorés, les fioritures,...
- Éviter la pose de plaques trop colorées, favoriser la couleur dorée ou argentée
- Éviter les installations et matériaux susceptibles de vite se dégrader, pour une meilleure tenue et pérennité

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 plaques blanches sur pupitre marron. Sur la partie supérieure: des informations historiques (dates, noms, événements...)



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

Dans les zones rurales, éviter d'éclairer les installations. Les spots qui éclairent vers le haut sont à proscrire, pour ne pas gêner la faune et plus particulièrement la famille des chiroptères.



CONSERVATION DES ORATOIRES

DES ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES DU PAYSAGE NORDIQUE

La préservation des oratoires le long du parcours est un autre enjeu, car en dehors du périmètre de classement, mais à ne pas négliger pour autant. Ces petites structures religieuses, parfois en bordure des secteurs pavés, font parties du patrimoine culturel local et du paysage rural.

Dans le cadre de la course, il est recommandé d'identifier les oratoires se trouvant dans le domaine public afin de leur assurer une protection renforcée, tant pour prévenir les dégradations le jour de l'événement que pour intégrer leur préservation dans les travaux d'entretien des pavés.



→ Secteur pavé « Viesly à Quievy »



→ Secteur pavé « St Python »



→ Secteur pavé « Bourghelles à Wannehain »

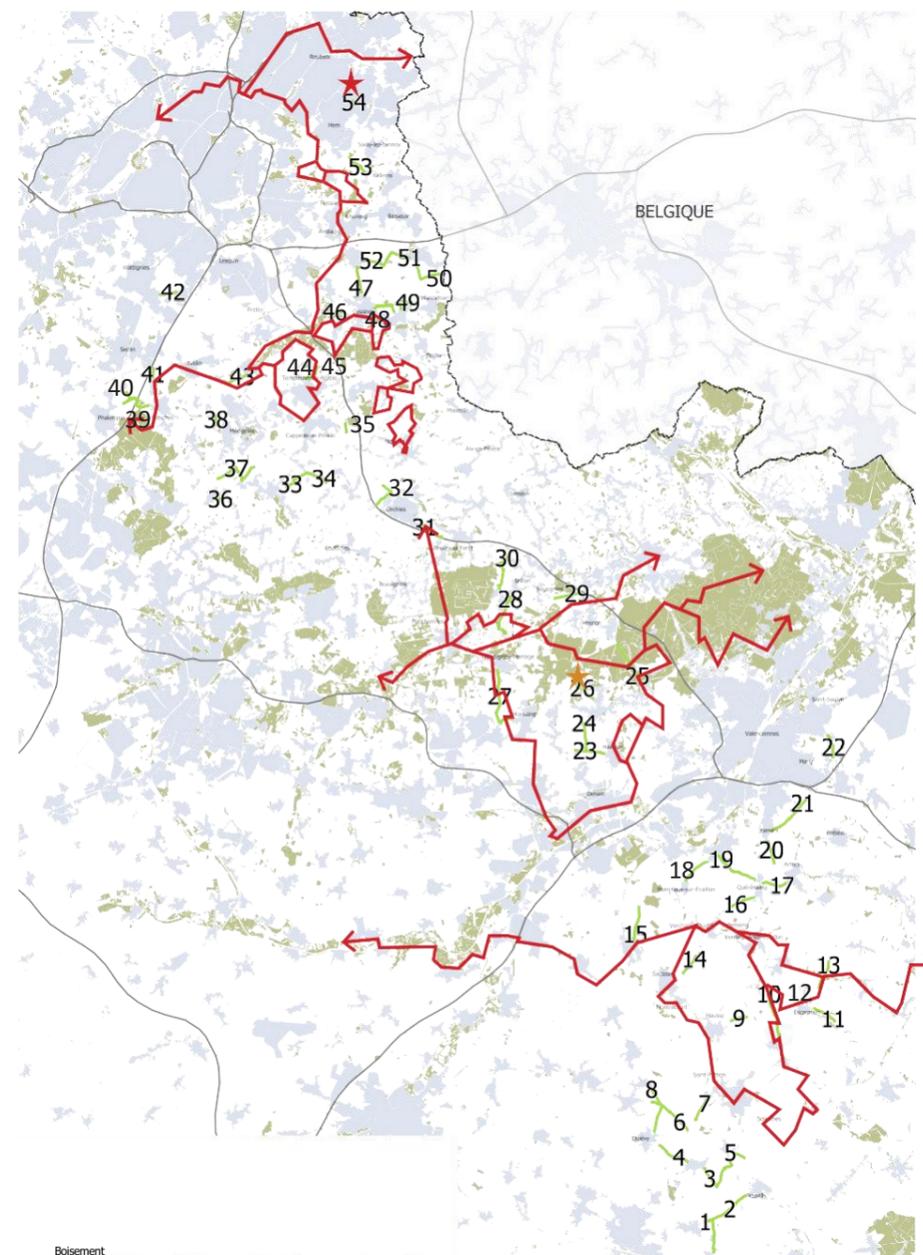
INTÉGRATION DES SECTEURS PAVÉS DANS LA TRAME DE MOBILITÉS DOUCES DU TERRITOIRE

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 mettre en lien avec les différents itinéraires de promenade et de mobilités douces de la région (chemins de randonnée GR / chemins de halage le long des canaux et fleuves/ chemin équestres / vélo-routes / 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 proches de certains secteurs pavés mythiques de la célèbre course. Ces parcours accessibles et sécurisés permettent aux cyclistes et randonneurs d'explorer le patrimoine naturel et culturel de la région. En traversant des voies rurales et des chemins sécurisés, ces itinéraires mettent en avant la diversité des paysages, des champs et des villages du Nord de la France, tout en offrant une nouvelle perspective de découverte à proximité des légendaires pavés de Paris-Roubaix.

La mise en réseau de toutes ces liaisons douces est le meilleur moyen de valoriser les secteurs pavés. Les liaisons à proximité rendent ainsi les secteurs pavés plus accessibles et plus visibles.



Boisement
Superposition des secteurs pavés avec les GR Hauts-de-France

Des points d'information pourraient être envisagés aux endroits les plus proches de ces secteurs pavés, expliquant leur histoire, leur lien avec la course, et les défis qu'ils posent aux cyclistes professionnels. Ces panneaux informatifs pourraient proposer des itinéraires bis et des boucles de promenade pour passer sur les secteurs pavés, sans faire de détour.

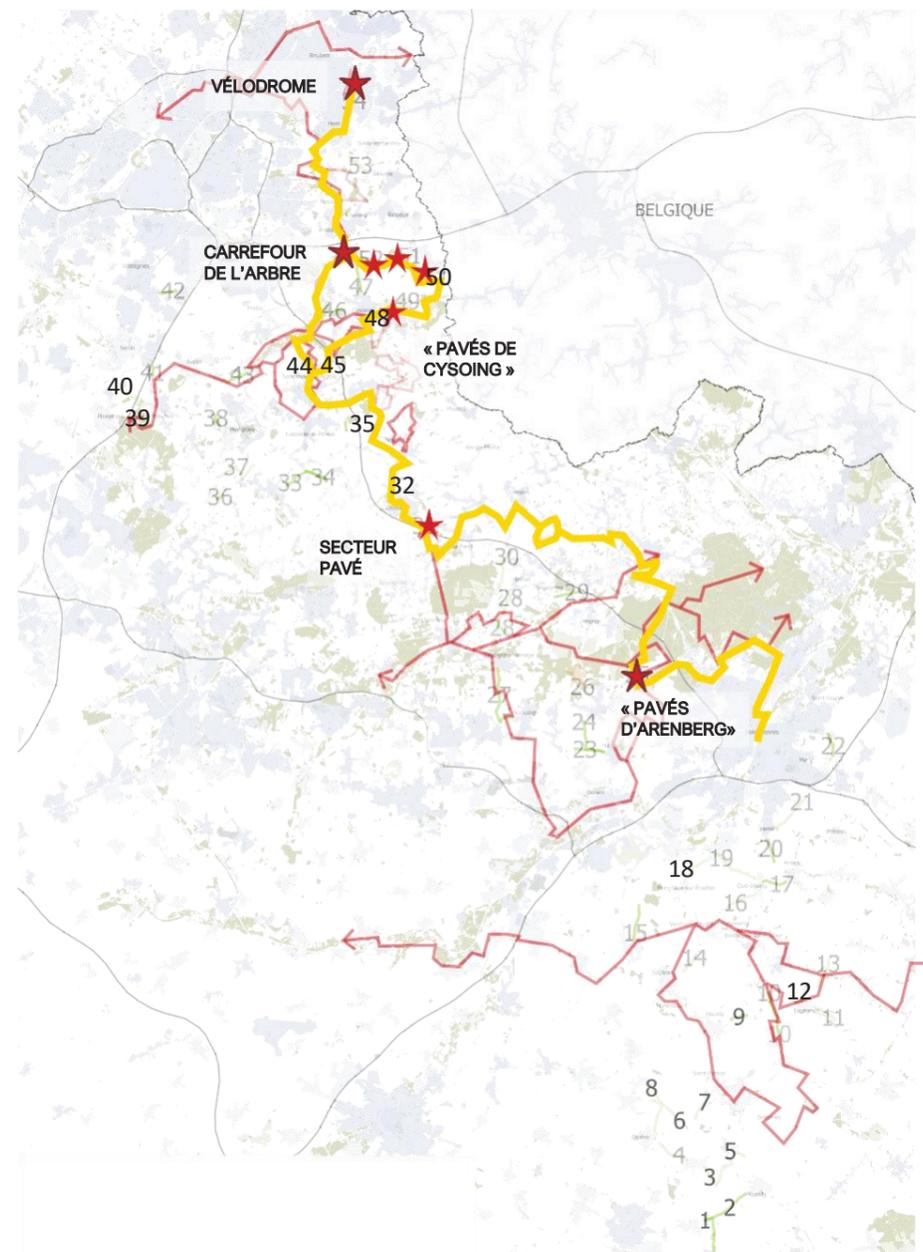
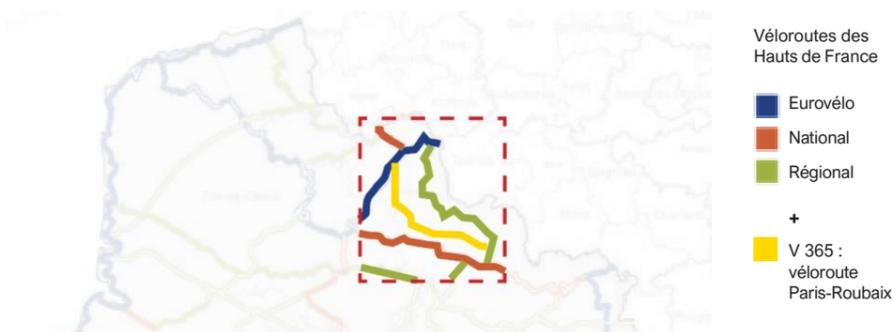
La véloroute de Paris-Roubaix (V365) est inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes Hauts-de-France et intégrée au schéma cyclable départemental.

Cette véloroute a pour ambition notamment la découverte des lieux emblématiques de la course mythique :

- Stade vélodrome du Paris-Roubaix
- Secteurs pavés (du Carrefour de l'Arbre, de la Drève d'Arenberg...)
- Une variante par les «pavés de Cysoing» en proposant un itinéraire principal confortable et donnant la possibilité aux plus aguerris d'affronter l'enfer des pavés

La création de la véloroute V365 va assurément valoriser les secteurs pavés, et renforcer l'attrait touristique et sportif de la région, attirant des amateurs de cyclisme curieux de découvrir le Nord sous un nouveau jour, mais aussi des familles à la recherche de nouvelles activités conviviales et sportives.

Ce projet s'insère dans le réseau de véloroutes européennes dédiées au cyclotourisme, et rend accessible pour les cyclistes et promeneurs de tous niveaux, une région qui conserve un lien fort avec l'histoire du cyclisme.



Superposition des secteurs pavés et de lieux emblématiques avec la véloroute Paris-Roubaix V365 et les GR Hauts-de-France

COMMUNICATION FUTURE AUTOUR DE PARIS - ROUBAIX ET DES SECTEURS PAVÉS

IDÉES D'ACTIVITÉS, D'ANIMATIONS ET DE PROJETS POUR BUT DE VALORISER LES SECTEURS PAVÉS ET LA COURSE

La valorisation des secteurs pavés liés au Paris-Roubaix repose sur une série de projets et d'initiatives visant à mettre en lumière l'histoire, le patrimoine et l'impact culturel de cette course mythique. Ces actions-événements-animations contribueront à enrichir l'expérience des visiteurs et amateurs de cyclisme tout en respectant le caractère authentique et l'environnement des secteurs pavés.

- Un projet d'envergure pourrait être la délocalisation du musée existant, pour l'implanter **dans le nouveau projet de la plaine des sports de Roubaix**. Ce nouveau musée interactif dédié au Paris-Roubaix offrirait aux visiteurs une immersion dans l'univers de la course à travers des expositions interactives, des films et des espaces éducatifs. Les visiteurs pourraient découvrir des objets historiques, des témoignages et même vivre des simulations des parcours légendaires. Le musée serait un lieu de rassemblement pour les passionnés, permettant d'apprécier l'évolution de la course au fil des décennies et de mieux comprendre les défis physiques et techniques que représente le parcours.

L'association des Amis du Paris-Roubaix (APRx) pourrait poursuivre son rôle essentiel de promotion de l'image de la course. Par le biais d'événements, de publications et de partenariats, l'Association des Amis du Paris-Roubaix est un acteur de premier plan dans la diffusion de l'histoire et de la notoriété de Paris-Roubaix à l'échelle régionale, nationale et internationale. Elle organise déjà des visites guidées, des expositions temporaires ou des événements pour renforcer le lien avec la communauté et inspirer de nouvelles générations de cyclistes.

Enfin, il est indispensable de veiller à la qualité des abords immédiats des secteurs pavés pour valoriser leur caractère



Exemple d'illustrations que nous pourrions retrouver dans le musée : montrer l'évolution de certains secteurs pavés bien conservés, l'évolution des paysages alentours, et la préservation des pavés en eux-mêmes.

unique. Cela signifie soigner les aménagements paysagers autour des secteurs emblématiques, en maintenant une végétation maîtrisée et en évitant les installations disgracieuses. La propreté et le bon état des abords, ainsi qu'une signalétique appropriée, contribueront à créer un cadre esthétique et harmonieux pour les visiteurs et les spectateurs.

Ainsi, ces actions de valorisation renforceront le rayonnement culturel et sportif de Paris-Roubaix, tout en inscrivant durablement cette course légendaire dans le patrimoine des Hauts-de-France.

- Pour permettre aux amateurs de revivre l'esprit de la course, un ancien itinéraire de Paris-Roubaix qui changerait chaque année pourrait être proposé aux cyclistes amateurs.

A l'aide du format GPX (fichier permettant l'échange de coordonnées géographiques provenant du GPS), il pourrait être proposé le concept « 1 année = 1 parcours » / « Année 2024 = parcours de l'année 1968 ».

Cette animation renforcerait le lien entre les secteurs pavés et l'héritage de la course, tout en encourageant une pratique sportive et touristique en phase avec la préservation du patrimoine.

Il va de soi que la meilleure façon de valoriser les secteurs pavés sont de les emprunter, les traverser, et de les rendre visibles et accessibles.

Pour se faire, les constantes rénovations et l'énergie mise dans leur entretien quotidien sont assurément la première action qui valorise les secteurs. Un travail supplémentaire sur leurs connexions avec les flux de mobilités douces alentours participera inmanquablement à leur mise en valeur.

Idées d'animations qui valoriseraient plus généralement la course, le territoire rural et son terroir :

- Organiser des marchés d'agriculteurs, apiculteurs et installer un stand A.S.O avec une communication sur la course
- Faire des partenariats avec des agriculteurs propriétaires de parcelles voisines pendant la course, pour installer des stands de produits locaux, des foodtrucks...

V. CONCLUSION



La préservation et la valorisation des secteurs pavés de Paris-Roubaix représentent un enjeu patrimonial, historique et sportif unique. Témoins d'un savoir-faire traditionnel, ils constituent non seulement un héritage historique, mais également un terrain emblématique pour une des courses cyclistes les plus prestigieuses au monde. Leur pérennité repose sur une gestion proactive et concertée entre les acteurs locaux, régionaux et nationaux.

Pour garantir la préservation de l'intégrité des pavés, trois axes de réflexion s'imposent :

- La conservation patrimoniale, visant à maintenir les caractéristiques originelles des pavés tout en permettant leur adaptation raisonnée aux contraintes modernes, l'objectif étant de conserver au mieux les secteurs pavés.
- La prise en compte de l'événement de la course, induisant une flexibilité des lieux et des modalités de gestion précises (tolérance exceptionnelle de la publicité le jour J...), le but étant de faire perdurer la course dans les meilleures conditions.
- La concertation et la sensibilisation, mobilisant l'ensemble des parties prenantes – collectivités, communes, associations, agriculteurs et sportifs – pour un engagement collectif et pérenne.



En conclusion, ce plan de gestion se veut un outil pratique et stratégique pour garantir la transmission de ce patrimoine unique aux générations futures. Il appelle à une mobilisation commune pour que les pavés de Paris-Roubaix continuent d'être une source de fierté, de défi et d'inspiration, inscrivant durablement leur empreinte dans l'histoire et les paysages du territoire.

