



Projet de classement au titre des sites

Secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome

Résumé non technique

juin 2026

La célèbre course cycliste de Paris-Roubaix, qui existe depuis 1896, n'a connu d'interruption que pendant les deux conflits mondiaux et durant le COVID. Elle se déroule sur environ 250 km, dont près de 55 km sur routes pavées, ce qui lui confère son caractère particulier et son surnom «d'Enfer du Nord».

Cette course légendaire a pourtant failli disparaître en 1977 face à la menace croissante de macadamisation des secteurs pavés. C'est à cette époque qu'est née l'association des Amis de Paris-Roubaix qui a, dès lors, alerté régulièrement les pouvoirs publics sur la nécessité de protéger les pavés.

Par courrier du 20 décembre 2022, le Préfet du Nord, sollicité par la région des Hauts-de-France, a ainsi lancé la démarche de classement au titre des sites (loi de 1930). Il s'agit d'un classement inédit, qui porte pour la première fois sur un événement sportif plus que centenaire, profondément ancré dans l'imaginaire collectif et l'histoire du territoire. Il met ainsi en lumière les dimensions sociales, culturelles et économiques associées à la course Paris-Roubaix, en lien notamment avec l'histoire minière, l'industrie textile et le développement du cyclisme.

Objectifs du classement

Le classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix répond à une double ambition, à la fois matérielle et immatérielle.

Sur le plan matériel, il vise à protéger durablement les pavés, éléments emblématiques de la course, hérités des anciennes infrastructures du Nord de la France et témoins de son histoire industrielle et sociale. Cette protection cherche à préserver leur authenticité face aux transformations (modernisation, macadamisation) et s'étend aux éléments associés, comme le Pont gibus et le Vélodrome André-Pétrieux, lieu d'arrivée indissociable de l'épreuve. Des éléments secondaires (bornes, stèles, œuvres) qui rythment le parcours et sont autant de points de repère sont également pris en compte pour leur rôle mémoriel ou symbolique.



Sur le plan immatériel, le classement contribue à la reconnaissance et à la transmission d'un patrimoine sportif et culturel majeur. Il permet d'assurer la pérennité et l'authenticité de la course, de renforcer son ancrage dans l'histoire du cyclisme et de valoriser sa dimension symbolique, souvent associée à « l'Enfer du Nord » qui évoque des notions d'effort, de persévérance et de résilience, en référence notamment aux paysages dévastés traversés après la Première Guerre mondiale. Enfin, cette reconnaissance participe à l'attractivité du territoire en favorisant un tourisme lié à l'épreuve, à son histoire et aux paysages traversés, tout en consolidant l'identité et la fierté locales.

Critères de classement

Conformément aux dispositions relatives aux sites classés, le classement doit être justifié au regard d'un ou plusieurs critères parmi les suivants : pittoresque, historique, légendaire, scientifique ou artistique.



Le diagnostic historique présenté dans le rapport met en évidence que **le critère historique** constitue le fondement principal du classement des secteurs pavés et du vélodrome. Cette démarche repose sur l'importance de la course Paris-Roubaix dans l'histoire du cyclisme, mais aussi sur son lien étroit avec l'héritage ouvrier du nord de la France. Depuis sa création en 1896, la course a acquis une renommée internationale, notamment en raison de la difficulté singulière de ses secteurs pavés et de l'image d'Épinal que véhicule la course. Ces derniers constituent les témoins matériels d'un territoire marqué par une forte industrialisation, où les infrastructures routières répondaient aux besoins du transport minier et manufacturier. Devenus emblématiques, ils participent à faire de Paris-Roubaix un événement sportif majeur, inscrit à la fois dans l'histoire régionale, nationale et de renommée mondiale. Surnommée « l'Enfer du Nord », la course incarne des valeurs de résistance et de persévérance profondément ancrées dans la culture ouvrière. La dimension sociale de ces pavés est essentielle : coureurs et spectateurs, souvent issus des milieux miniers et industriels, y ont longtemps trouvé un reflet de leurs conditions de vie et de leurs luttes, dans un parallèle marquant entre les corps éprouvés par la boue et ceux marqués par le travail du charbon. La victoire dans une telle épreuve prenait ainsi une portée symbolique forte. Le classement vise dès lors à préserver ces secteurs pavés comme un patrimoine vivant, porteur d'une mémoire collective et d'un héritage industriel encore profondément ancré dans le territoire.

Paris-Roubaix : un patrimoine vivant, porteur de mémoire collective et d'héritage industriel

Genèse de la course

La légendaire course de Paris-Roubaix émerge dans un contexte socio-économique façonné par l'industrie et l'exploitation minière. Dans les années 1890, des mouvements sociaux émergent, et la construction de vélodromes vise à offrir des loisirs aux ouvriers pour prévenir les grèves.



Ainsi, dès 1895, le vélodrome de Roubaix est érigé en périphérie du parc Barbieux. Cette initiative, menée par Théodore Vienne et Maurice Perez, deux patrons de filatures roubaisiennes, des passionnés de sport mais également soucieux de maintenir la paix sociale, connaît un succès rapide. Forts du succès de leurs événements sur piste, Vienne et Perez décident en février 1896 d'organiser une épreuve sur route, reliant Paris à leur vélodrome. Cette première édition de Paris-Roubaix part de la Porte Maillot traverse le Val d'Oise, Beauvais, Amiens, Doullens, Arras, le sud de Lille jusqu'à Roubaix. Le départ a lieu à 5h30 du matin le 19 avril. Après 9h17 de course, l'allemand Josef Fischer arrive le 1er sur le vélodrome à 14h40. C'est la première fois qu'une moyenne supérieure à 31 km/h est réalisée sur une course aussi longue de 258 km dont 80 km de voies pavées.

La course de Paris-Roubaix est l'un des cinq monuments du vélo avec Milan-San Remo, le Tour des Flandres, Liège-Bastogne-Liège et le Tour de Lombardie.

Parmi les grands noms qui ont affronté Paris-Roubaix, le record de victoires est détenu avec quatre succès par les Belges Roger De Vlaeminck (1972, 1974, 1975 et 1977) et Tom Boonen (2005, 2008, 2009 et 2012).

La course comme symbole de l'histoire ouvrière

Au fil des décennies, Paris-Roubaix est devenue une institution du cyclisme, tout en conservant son caractère unique et sa connexion avec les ouvriers et les mineurs. Bien que la course soit devenue plus professionnelle et médiatisée, elle demeure ancrée dans l'histoire industrielle et ouvrière du Nord de la France. Son héritage perdure à travers les générations, rappelant l'importance du vélo dans la vie quotidienne des travailleurs et son rôle dans la construction de la culture ouvrière. Paris-Roubaix transcende son statut de simple course cycliste pour devenir un symbole vivant de l'histoire ouvrière et de la résilience humaine. Enracinée dans les épreuves vécues par les ouvriers des mines et des filatures, la course incarne ainsi les valeurs de solidarité, de courage et de détermination.



Felix Sellier, vainqueur en 1925, ancien mineur

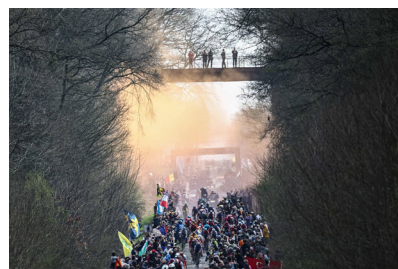
Les évènements marquants de Paris-Roubaix

1895	Construction du vélodrome de Roubaix
19 avr. 1896	Première édition - départ Porte Maillot
1906	Catastrophe minière de Courrière *
1912	Charles Crupelandt gagne Paris-Roubaix (Roubaisien)
1914	Dernière arrivée au 1 ^{er} vélodrome historique du parc Barbieux
1919	Reprise de la course après la 1 ^{ère} guerre - paysage dévasté donnant le nom de « l'Enfer du Nord »
1935 à 1939	Paris-Roubaix travailliste**
1940 à 1942	2 ^{ème} interruption pendant la 2 ^{nde} guerre mondiale
1943	Reprise sous l'occupation allemande - 1 ^{ère} arrivée au vélodrome actuel André Pétrieux
1944	Dernier Paris-Roubaix organisé par le journal « L'Auto »
1966	Premier départ de Chantilly
1968	Premier passage par la Trouée d'Arenberg
1977	Création des Amis de Paris-Roubaix - création du trophée (pavé sur socle)
1977	Premier départ de Compiègne
1981	Premier passage par le secteur pavé de Camphin-en-Pévèle et le secteur pavé actuel du Carrefour de l'Arbre
1986	Majoub Ben Bella peint les 15 derniers kms du parcours
1988	La société du Tour de France devient organisateur de Paris-Roubaix
1996	Création du secteur pavé « Espace Crupelandt » à Roubaix pour le centenaire
Fin des années 90	Les élus changent de regard : les pavés ne sont plus une contrainte mais un patrimoine à préserver
2002	Amaury Sport Organisation devient organisateur de Paris-Roubaix
2021	Première édition Paris-Roubaix Femmes

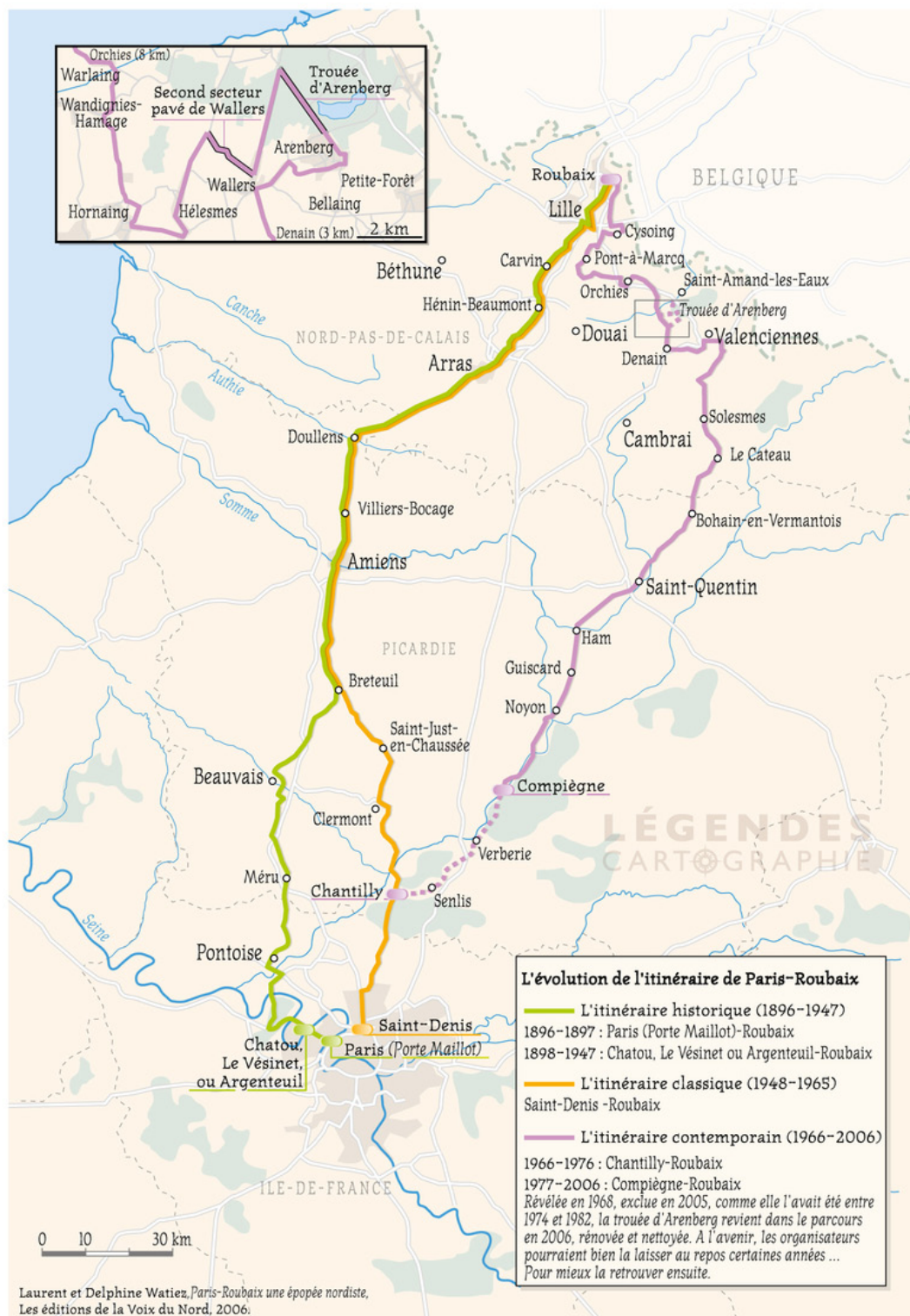
** Suite au coup de grisou qui a tué 1 099 mineurs, changement d'itinéraire de la part des organisateurs par crainte de représailles des grévistes.*



*** Contre-manifestation sportive initiée en réaction aux tensions entre les populations locales et un organisateur perçu comme réactionnaire et parisien.*



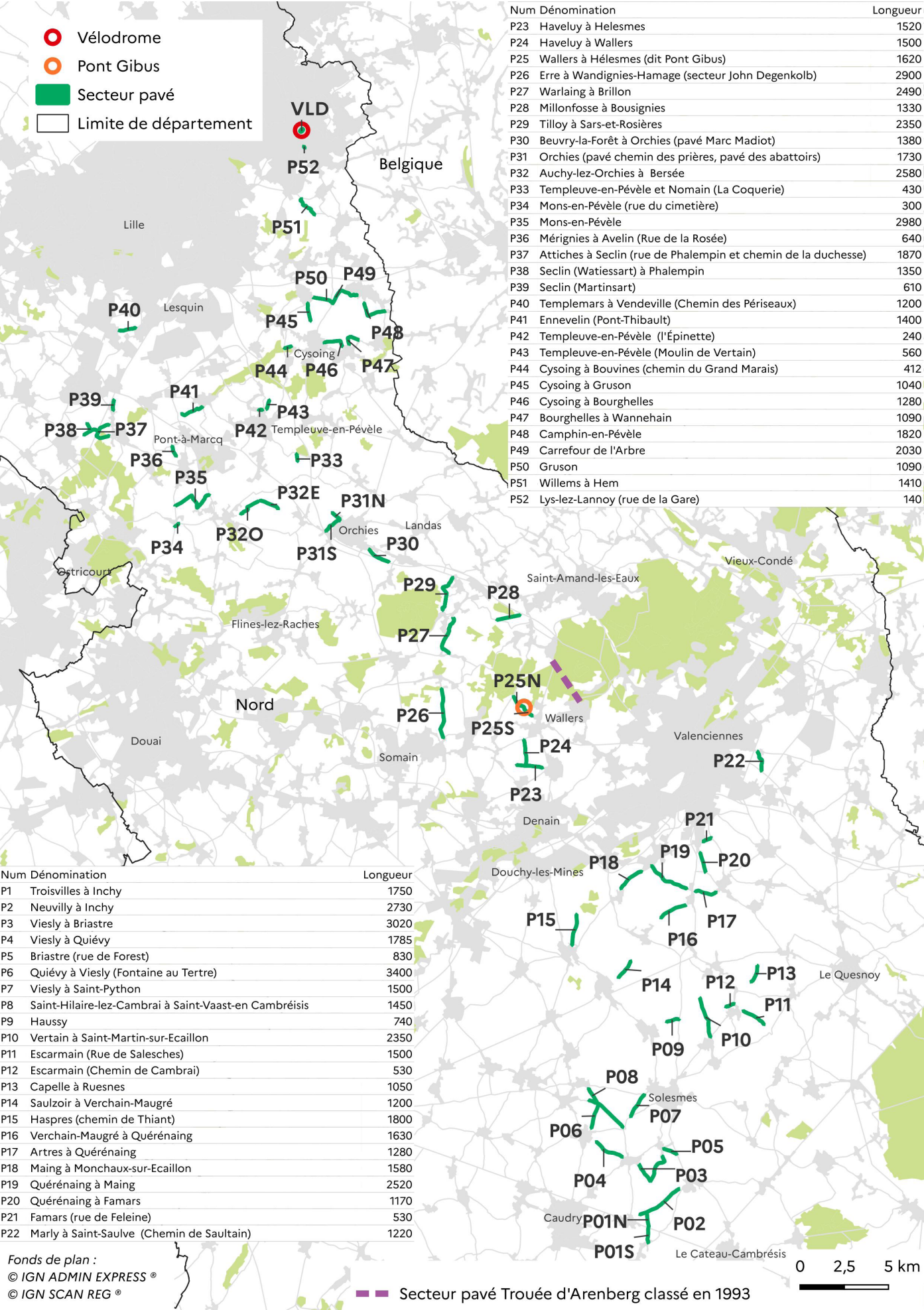
L'évolution du tracé de la course

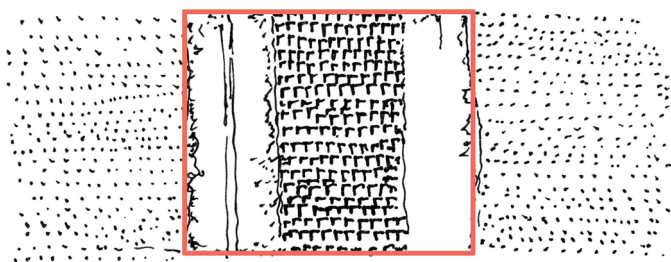


De 1896 au milieu des années 50, le parcours de Paris-Roubaix se fait sur des routes départementales et nationales pavées. À partir du milieu des années 50, le tracé va basculer vers l'est du fait de la macadamisation progressive des grandes voies et de l'interdiction par les préfets de circuler sur ces grands axes de plus en plus fréquentés.

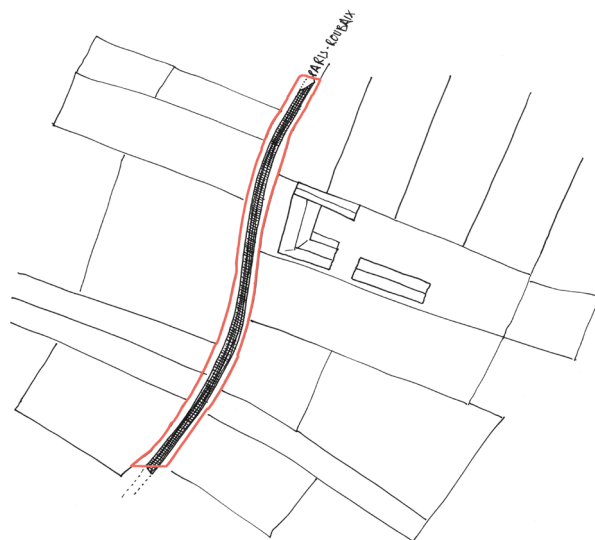
À partir de 1968, la perte continue de secteurs pavés pousse à rechercher de nouveaux secteurs pavés et à basculer encore plus à l'Est le tracé de la course. Ce nouveau parcours qui est sensiblement celui d'aujourd'hui passe pour la 1^{ère} fois par la Trouée d'Arenberg.

Périmètre de classement





Croquis expliquant le principe de périmètre retenu pour le classement.



Parce que les premiers secteurs pavés empruntés par la course n'existent plus, le parti pris a été de se baser sur l'année 1968 comme année de référence, année à partir de laquelle le parcours s'est stabilisé et est resté assez semblable à celui d'aujourd'hui.

Aujourd'hui, il est proposé de classer les secteurs pavés qui :

- ont été empruntés au moins une fois depuis 1968 ;
- sont composés de pavés historiques, de grande taille, de manière à préserver l'aspect authentique des secteurs pavés typiques ;
- sont relativement en bon état ;
- ne vont pas faire l'objet d'un projet de macadamisation ;
- sont accessibles de part et d'autre de leurs extrémités pour assurer une continuité du parcours lors de la course.

Cela représente 52 secteurs pavés, qui s'étendent de Troisvilles à Roubaix, soit 77 km linéaires de pavés. Le parti pris est de classer uniquement le domaine public routier contenant les parties pavées en elles-mêmes sans déborder sur les parcelles privées, sauf cas très particulier du Pont Gibus

Il est également proposé d'inclure dans le périmètre de classement les éléments indissociables de la course de Paris-Roubaix : le **vélodrome André Pétrieux** à Roubaix ainsi que le **Pont Gibus** à Wallers évoqué précédemment.

Les éléments classés du vélodrome :

- la piste ;
- la clôture ;
- la tribune.



Le Pont Gibus



Le vélodrome André Pétrieux

Plan de gestion et de valorisation

Le plan de gestion et de valorisation des secteurs pavés de Paris-Roubaix s'articule autour de deux grands enjeux complémentaires : la préservation matérielle du site et sa valorisation.

Le premier enjeu consiste à préserver et restaurer durablement les secteurs pavés et leurs éléments indissociables, afin d'en assurer la transmission aux générations futures et de garantir la pérennité de la course. Cela repose sur la mise en place d'un dispositif d'animation et de suivi coordonné notamment par l'association des Amis de Paris-Roubaix, à travers des outils dédiés tels qu'un tableau de bord et des fiches d'identité pour chaque secteur. Le plan de gestion propose également des préconisations techniques pour l'entretien et la restauration des pavés, via un guide de pose reconnu, ainsi que pour les éléments associés comme le vélodrome et le Pont Gibus. Ces recommandations, non contraignantes, visent à accompagner les collectivités, Amaury Sport Organisation (ASO) et les acteurs locaux. Elles portent aussi sur les principes d'aménagement (gestion des eaux pluviales, conservation des chaussées) et sur les mesures de sécurité lors de travaux à proximité

Le second enjeu vise à valoriser les secteurs pavés et le vélodrome André-Pétrieux, afin d'offrir un accueil de qualité, aussi bien le jour de la course que tout au long de l'année. Lors de l'événement, des préconisations encadrent la gestion du public (stationnement, flux, déchets) ainsi que la publicité, autorisée à titre exceptionnel en raison de son caractère temporaire et directement lié à la course. En dehors de l'événement, le plan de gestion encourage une harmonisation de la signalétique (bornes, œuvres, mémoriaux), l'intégration des secteurs dans les mobilités douces, ainsi que le développement d'actions de communication et de sensibilisation auprès des habitants et des visiteurs.

Ainsi, ce plan de gestion combine des outils opérationnels, des recommandations techniques et une stratégie de valorisation, afin de concilier la protection d'un patrimoine unique et son appropriation par le territoire et ses acteurs.



Travaux d'entretien par le lycée horticole de Raismes, encadré par les Amis de Paris-Roubaix



Cortège publicitaire le jour de l'évènement



Exemple de borne conforme à l'imagerie de la course

Les incidences du classement

Conformément à l'article L.341-10 du code de l'environnement, les sites classés ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leurs états ou leurs aspects sauf autorisation spéciale de travaux. Cette autorisation n'est pas requise pour l'entretien courant et ne réglemente pas les usages.

Le classement des secteurs pavés, limité au seul domaine public routier ainsi qu'à une propriété publique, le vélodrome, à l'exception du pont Gibus qui relève d'une propriété privée, n'aura pas d'incidence sur le paysage ni sur l'activité agricole environnante. Contrairement à la politique des monuments historiques, ici, il n'y a pas de notion d'abords. Un projet est soit dans l'emprise du site classé, auquel cas une autorisation est requise en cas de modification de l'état du site classé, soit il est en dehors de l'emprise du site classé et dans ce cas, aucune autorisation n'est requise au titre du site.

Les modifications et nouveaux projets d'aménagement situés dans l'emprise du site classé devront préserver les grandes caractéristiques du site classé (l'esprit des lieux) ayant justifiées ce classement.

Pour les secteurs pavés, il s'agira de préserver les pavés existants. En cas de restauration, il conviendra de recourir aux matériaux existants ou à d'autres pavés semblables parmi les trois types de pierre utilisés : grès, granit rose et/ou porphyre et de se baser sur la technique de pose et de rejointoiement proposée par les amis de Paris-Roubaix (cf plan de gestion). S'agissant de restauration des pavés à l'identique, aucune autorisation ne sera requise au titre des sites car cela rentre dans le registre de l'entretien.

Pour le vélodrome André Pétrieux, il s'agira de préserver ce patrimoine, célèbre pour l'arrivée de Paris-Roubaix. Les modifications de l'aspect des lieux nécessiteront quant à elles une autorisation au titre des sites. Toute intervention devra veiller à respecter l'authenticité de ce site et conserver autant que possible l'état d'origine de ces composantes (tribune, piste et clôture), afin de ne pas altérer leur valeur patrimoniale. Les travaux rendus nécessaires pour assurer sa fonctionnalité, donc participant à son maintien, resteront possibles dans le respect des grandes caractéristiques qui font sa singularité

et permettent de le percevoir comme un équipement historique

Pour le Pont Gibus, il s'agira également de préserver cet ouvrage d'art, ancien pont ferroviaire, qui constitue un incontournable de la course de Paris-Roubaix depuis 1994 et qui rend hommage au coureur Gilbert Duclos Lassalle pour ses deux victoires consécutives en 1992 et 1993. Le pont Gibus est repeint chaque année. Cette pratique considérée comme une opération d'entretien ne nécessitera pas d'autorisation au titre des sites. De même pour la végétation qui colonise le pont, qui pourra être taillée de manière mesurée pour permettre à la fois de voir la peinture et de réduire les dégradations de l'ouvrage et limiter l'accès des usagers sur les piles du pont.

Travaux situés dans l'emprise du site classé

Travaux soumis à autorisation

Travaux modifiant l'aspect du vélodrome, des secteurs pavés et du Pont Gibus

Installations temporaires liées à une manifestation culturelle, commerciale, touristique ou sportive dans la limite de quinze jours.

Travaux d'entretien et d'usages : non soumis à autorisation

Travaux de restauration à l'identique suite à des dégradations quelconques de pavés (déchaussement, vol...)

Mise en peinture et taille de la végétation du Pont gibus

Travaux d'entretien du vélodrome

Entretien des zones pavées par de l'éco-pâturage

La publicité est en principe interdite dans les sites classés, mais une approche spécifique est retenue pour les secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome, en raison de la dimension événementielle et partenariale indissociable de la course.



Sponsorisation de la course

Une distinction est opérée entre les secteurs pavés et le vélodrome. Sur les secteurs pavés, situés en milieu rural, la publicité est strictement attachée à l'épreuve et limitée à une période très courte, soit sept jours avant et sept jours après la course, afin de préserver le caractère paysager et patrimonial. À l'inverse, au vélodrome, implanté en milieu urbain et utilisé toute l'année, certains dispositifs sont tolérés de manière permanente, notamment ceux liés aux financeurs publics, à condition qu'ils restent sobres, intégrés et respectueux de l'identité du lieu.

Les principaux acteurs de la préservation et la gestion du site :

- les Amis de Paris-Roubaix (APR) — acteur clé : coordonne l'entretien et la restauration des secteurs pavés, en mobilisant bénévoles, partenaires (notamment le lycée agricole de Raismes) et collectivités ;
- les Amis de Pont-Gibus — met en valeur Paris-Roubaix à travers le Pont Gibus ;
- Amaury Sport Organisation (ASO) — organisateur des épreuves, contribue au financement et à la pérennisation du parcours en lien avec les acteurs du territoire ;
- la Région Hauts-de-France — partenaire financier majeur et initiateur de la démarche de classement ;
- les collectivités locales et intercommunalités — assurent l'entretien des secteurs dont elles sont propriétaires (Département, MEL, communes) ou en ont la compétence (CCPC) ou le soutien financier (CAPH) ou le soutien via le PLUi (CAVM) ;
- le parc naturel régional Scarpe-Escout — apporte son expertise en biodiversité, gestion des eaux et aménagement paysager ;
- l'inspection régionale des sites (DREAL) et l'Architecte des Bâtiments de France qui ont la charge de l'instruction des demandes de travaux en site et de la police spéciale des sites ;
- la ministre en charge des sites et le préfet de département qui délivrent les autorisations spéciales de travaux ou donne leur accord pour ces travaux dans le cadre des autorisations d'urbanisme notamment ;
- la commission départementale de la nature et des sites qui émet des avis sur la protection, la gestion et la valorisation du site dans le cadre des aménagements projetés.

Ce qu'est le classement :

Une reconnaissance nationale de la valeur patrimoniale des pavés et du vélodrome, associés à la course de Paris-Roubaix.

Une protection :

- préserve les secteurs pavés des risques de macadamisation. Dans le cadre d'une restauration de secteurs pavés dégradés, obligation pour les collectivités de recouvrir de pavés (interdiction de macadamiser ou de couvrir de graviers) sauf situations d'urgence ;
- préserve les caractéristiques fondamentales du vélodrome et du Pont Gibus.

Un projet de territoire qui concerne les collectivités et sa population

Ce que n'est pas le classement :

En cas de dégradation de secteurs pavés, pas d'obligation des collectivités de les restaurer, mais un défaut d'entretien peut entraîner une détérioration progressive, voire une disparition des pavés, susceptible de sanctions.

ASO risque alors de ne plus recourir à ces secteurs pavés dégradés pour sa prochaine édition.

En dehors de l'emprise du site classé, pas d'incidence sur les espaces avoisinants (espaces agricoles, projet éoliens, expansion urbaine ...).

Le plan de gestion du site classé n'impose pas. Il propose des recommandations pour améliorer et valoriser ce patrimoine.

Le classement n'implique pas automatiquement que les secteurs pavés classés seront empruntés par la course de Paris-Roubaix, et vice et versa. Les secteurs pavés non classés pourront être empruntés par la course de Paris-Roubaix. L'organisateur ASO est libre de choisir les secteurs pavés qui composeront son parcours, indépendamment du classement. Mais le classement apporte à ASO et à la course une légitimité et une pérennisation pour les générations futures



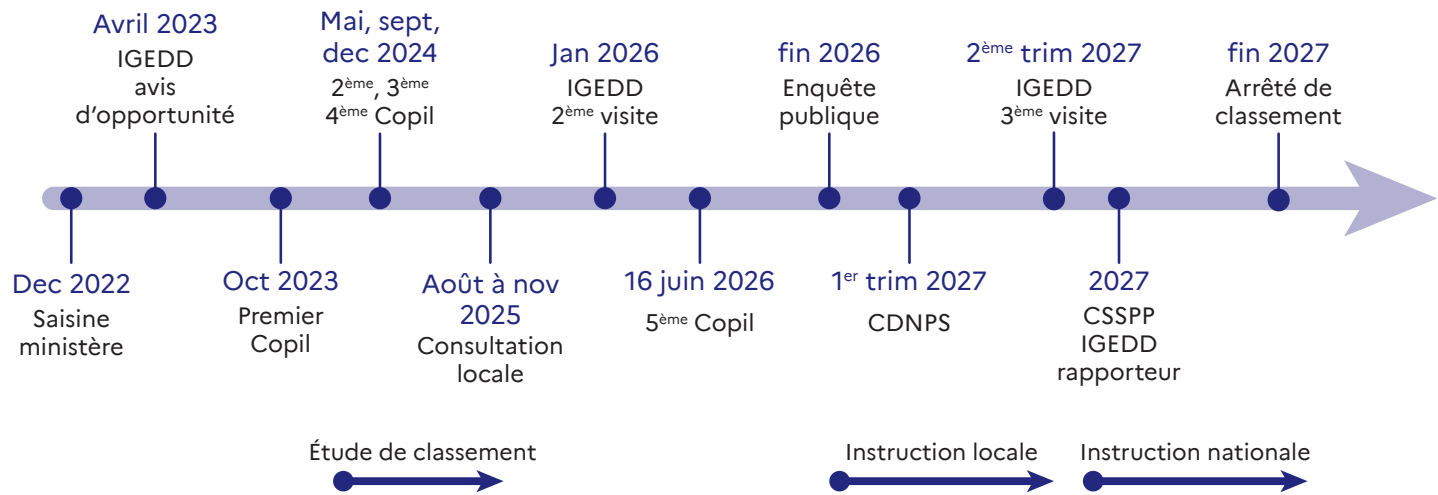
Procédure de classement

Le projet de classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix et de son vélodrome s’inscrit dans une démarche engagée fin 2022 à l’initiative de la Région. Une première mission de l’Inspection générale de l’environnement et du développement durable (IGEDD), réalisée en avril 2023, a conclu à l’opportunité d’un classement fondé sur le critère historique, en reconnaissant la cohérence d’un site discontinu structuré par un itinéraire commun.

L’étude menée en 2024 par la DREAL a permis de préciser les enjeux patrimoniaux et de définir un périmètre de classement pertinent, confirmant le caractère singulier de ce patrimoine vivant.

Une large consultation conduite en 2025 a révélé une adhésion unanime des acteurs concernés. Une seconde mission de l’IGEDD, début 2026, a validé la qualité des travaux engagés et conforté la poursuite de la procédure.

Enfin, un comité de pilotage en juin 2026 devrait acter le projet de classement et son passage à l’enquête publique, étape permettant d’associer les habitants et usagers.



De Troisville à Inchy
© Jean-Pierre Gilson, photographe

Et maintenant ?

Le dossier de classement est composé d'un rapport présentant les caractéristiques du site et les objectifs du classement proposé au ministre. Il retrace les réflexions qui ont présidé au choix du périmètre proposé.

Il est également accompagné d'un document d'orientations et de gestion pour le site classé. Ce document n'est pas opposable en l'état. Il doit être vu comme un guide visant à accompagner les collectivités et les maîtres d'ouvrages dans leurs projets au service de la préservation du site pour sa transmission aux générations futures en bon état de conservation.

Les observations recueillies pendant l'enquête publique donneront lieu à une réponse circonstanciée de la DREAL, en particulier devant la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Et après l'enquête publique ?

La Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS) sera saisie pour se prononcer sur le dossier finalisé à la suite de l'enquête publique et tenant compte, le cas échéant et dans les limites du possible, des observations émises. La DREAL est en charge de rédiger et de rapporter un avis devant cette commission.

Le dossier sera ensuite transmis à l'administration centrale avec l'avis de la CDNPS. La ministre de l'écologie saisira la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages.

Le rapport sera rédigé et rapporté par l'IGEDD après une ultime visite du site.

Enfin, le dossier sera transmis avec ces avis et un projet d'arrêté ou de décret au Conseil d'État qui l'examinera avant signature pour en apprécier la régularité. Le texte signé et les mesures de publicité effectuées, la servitude d'utilité publique sera alors opposable.



© Jean-Pierre Gilson, photographe

Rédactrice : Stéphanie Meerpoel
d'après l'étude de SLAP paysages
Mise en forme : DREAL HdF / Service IDDÉE / PAD
Juin 2026

Contact : Inspection des sites
DREAL Hauts-de-France
Stéphanie MEERPOEL
stephanie.meerpoel@developpement-durable.gouv.fr