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

Site classé
Paysages remarquables, patrimoine national



Rapport de présentation du projet de classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome

juin 2026

Table des matières

Préambule 3

1ère partie - Diagnostic historique et paysager 4

Diagnostic historique 5

Genèse de la course de Paris-Roubaix 6

La course de Paris-Roubaix 8

Le tracé de la course son histoire et ses occurrences 16

Les pavés associés à la course de Paris-Roubaix 26

La course et les pavés entre l'imagerie et le réel 30

La course aujourd'hui 37

Diagnostic paysager 43

Géographie et géomorphologie 44

Analyse paysagère 50

Constructions diverses qui jalonnent les secteurs pavés 74

Inventaire de la signalétique, des mémoriaux et des œuvres d'art, relatifs à la course 89

Conclusion 93

2ème partie : Justification et portée du classement 95

Justification du classement 96

Les critères de classement 96

Les objectifs du classement 99

Principe et périmètre de classement 100

Effets du classement 121

Régime juridique du site classé 121

Incidences sur la gestion et la conservation 122

Articulation avec les protections existantes 123

Articulation avec les sites classés et inscrits existants 123

Articulation avec les monuments historiques et abords de monuments historiques 128

Articulation avec la réglementation des Plans Locaux d'Urbanisme (Intercommunaux) 129

Annexe 1 - Plan de chaque secteur pavé retenu au classement 130

Annexe 2 - Tableaux des 52 secteurs pavés retenus pour le classement 189

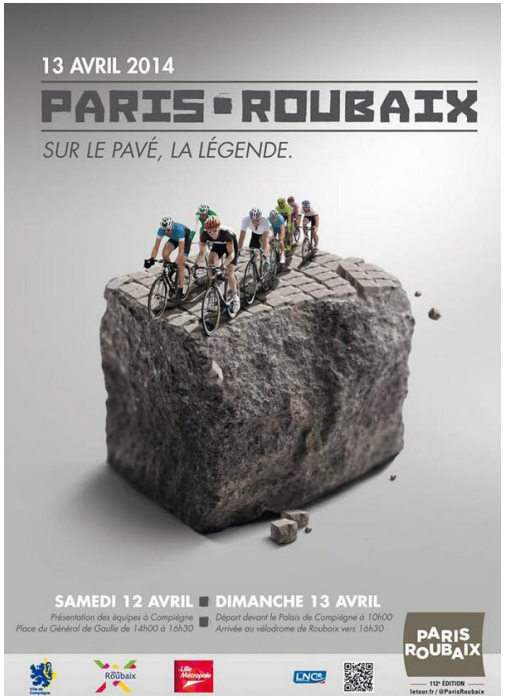
Annexe 3 - Tableaux des 134 secteurs pavés étudiés 194

Préambule

Le projet de classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome s'inscrit dans une démarche engagée en décembre 2022 à l'initiative de la Région, sous l'impulsion du préfet du Nord. Dans ce cadre, une mission de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) a été sollicitée afin d'évaluer l'opportunité d'un classement du site. Cette mission d'expertise réalisée les 18 et 19 avril 2023, conclut sur l'opportunité d'un classement sur le critère historique. Le rapport de l'IGEDD souligne que ce critère peut justifier le classement d'un site constitué de plusieurs secteurs distincts, reliés par une même histoire et s'échelonnant le long d'un itinéraire commun.

C'est ainsi la première fois dans l'histoire de la politique des sites qu'un site lié à un événement sportif est reconnu pour sa valeur historique. Le classement des pavés de Paris-Roubaix et de son vélodrome est ainsi unique : un site discontinu, associant des éléments matériels – les secteurs pavés – à un élément immatériel, l'histoire et la mémoire de la course.

Dans ce contexte, l'étude conduite par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) en 2024 a permis d'approfondir l'analyse du territoire concerné afin d'identifier les éléments justifiant la protection du site et de définir un périmètre de classement pertinent. Cette étude examine l'intérêt de préserver ce patrimoine à travers une analyse historique et paysagère. Elle met en évidence le caractère singulier de cet ensemble constitué par les secteurs pavés associés à la course Paris-Roubaix, patrimoine populaire et vivant qui participe fortement à l'identité du territoire.



Affiche officielle de Paris-Roubaix 2014

Une consultation organisée du 5 août au 4 novembre 2025 sur le projet de classement a permis d'associer l'ensemble des collectivités, établissements publics et acteurs concernés par ce patrimoine sportif et paysager emblématique. Cette démarche a mis en évidence une adhésion unanime des acteurs au principe du classement.

Une seconde mission de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable s'est tenue les 29 et 30 janvier 2026 afin de vérifier que l'étude de classement réalisée en 2024 répondait aux recommandations formulées dans le premier rapport. Cette mission a confirmé la pertinence des travaux engagés et conforté la poursuite de la procédure de classement.

La démarche s'est poursuivie avec la tenue d'un cinquième comité de pilotage le 16 juin 2026, permettant de présenter le bilan de la consultation menée en 2025, les conclusions de l'IGEDD, et de valider le projet de classement en vue de l'enquête publique. Cette dernière offrira aux habitants et aux usagers l'opportunité de formuler leurs observations sur ce projet de protection.

Le présent rapport qui servira de support pour l'enquête publique comporte une 1ère partie présentant le diagnostic historique et paysager du projet de classement et une 2ème partie portant sur la justification et la portée du classement

Un volet à part porte sur le plan de gestion et de valorisation du futur site classé.

Ces deux documents ont été rédigés sur la base de l'étude de classement de 2024 (réalisée par le bureau d'étude SLAP Paysage), en prenant en compte les observations issues de la consultation des collectivités de 2025 et du rapport de l'IGEDD du 10 mars 2026.

1ère partie - Diagnostic historique et paysager



©Jean-Pierre Gilson, photographe

Diagnostic historique



Secteur Mons en Pevele
© Jean-Pierre-Gilson Photographe

Genèse de la course de Paris-Roubaix

Cet article se base sur le récit « Chronique d'une légende Paris-Roubaix » de Pascal Sergent.

La légendaire course de Paris-Roubaix émerge dans un contexte socio- économique façonné par l'industrie et l'exploitation minière. C'est cette économie qui propulse la ville de Roubaix sur la scène internationale en tant que capitale française de l'industrie lainière. Jusqu'en 1914, la ville connaît une croissance continue et une augmentation de sa population. Toutefois, ce succès est entaché par les conditions de vie difficiles des ouvriers. Ils travaillent six jours sur sept, pendant dix heures par jour. Dans ce cadre éprouvant, le dimanche devient un jour de repos bienvenu, offrant un répit aux préoccupations quotidiennes. Parmi les divertissements prisés figurent les cabarets, les jeux de Bourle, les combats de coqs, les concours de chants de pinsons,les élevages de pigeons voyageurs, les chorales, les fanfares et les promenades au parc Barbieux.

Dans les années 1890, des mouvements sociaux émergent, et la construction de vélodromes vise à offrir des loisirs aux ouvriers pour prévenir les grèves. Ces vélodromes, en organisant des courses hebdomadaires, permettent de générer des revenus et d'occuper les travailleurs. 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. Le vélodrome, opérationnel de 1895 à 1914, devient un haut lieu des compétitions cyclistes, symbolisant l'âge d'or des courses sur piste.

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. Inversant le schéma habituel des compétitions avec un départ de Paris et une arrivée à Roubaix, ils planifient un itinéraire de 280 kilomètres traversant plusieurs villes, dont Pontoise, Beauvais, Amiens, Doullens, Arras, Henin-Liétard et Lesquin. C'est le journal « Le Vélo » qui se charge du tracé de la course.

Inspiré de la course Bordeaux-Paris, cet événement propose différentes catégories de véhicules, avec à la clé des prix conséquents, dont 1 000 francs pour le vainqueur, soit cinq fois le salaire moyen d'un ouvrier. La date du dimanche 19 avril, jour de Pâques, est retenue, et deux mois plus tard, le projet de Paris-Roubaix devient réalité, soutenu par Louis Minard, rédacteur en chef du journal sportif «Le Vélo».

La première édition de Paris-Roubaix s'avère également être une excellente préparation pour l'événement Bordeaux- Paris, prévu pour le 23 mai suivant. Le principal rédacteur de la rubrique cycliste du journal a reconnu le parcours dans des conditions météorologiques effroyables.



Jules Beau (1864-1932), photographe
Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie

De leur côté, Vienne et Perez font face à quelques protestations. Une partie du clergé exprime des inquiétudes quant à la participation à cet événement : certains fidèles risqueraient de manquer la messe de Pâques pour assister à l'arrivée de Paris-Roubaix, et les coureurs ne pourraient pas non plus assister à

la messe. Pour apaiser ces préoccupations, Vienne annonce qu'une messe spéciale serait célébrée près du point de départ au boulevard Maillot. Malgré cette annonce, la célébration est annulée en raison de l'heure matinale, et Vienne choisit de ne pas rectifier l'information.



Crédits photo : Bibliothèque numérique ville de Roubaix

À Paris, la veille de la course, la moitié des concurrents inscrits ne se présente pas au départ, peut-être informés des difficultés rencontrées lors de la reconnaissance du parcours ou conscients des défis à venir. Le départ est donné à 5h30 du matin le 19 avril 1896. Après 9 heures et 17 minutes de course, Josef Fischer arrive en tête au vélodrome à 14h40. C'est la première fois qu'une moyenne de plus de 31 km/h est enregistrée sur une course aussi longue, couvrant 258 km.

Cette première édition part de la Porte Maillot à Paris, fait une grande boucle par l'ouest parisien puis traverse le Val d'Oise pour descendre sur Beauvais. Elle traversera également Amiens, Doullens, Arras, le sud de Lille jusque Roubaix.

Lors de ce parcours, 80 km de pavés sont traversés. Dont 40 km continus entre Hénin-Liétard et Roubaix. Le reste des voies étaient empierrées avec de la pierre blanche calcaire concassée et cylindrée, rendant ainsi les routes très poussiéreuses et glissantes par temps de pluie.

Cette première édition est remportée en solitaire par l'Allemand Josef Fischer.



Josef Fischer
1896

La course de Paris-Roubaix

Une course mythique

Paris-Roubaix, un des cinq Monuments du vélo

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.

Des caractéristiques communes

Toutes ces courses ont différentes caractéristiques en commun : elles sont très anciennes, se déroulent sur une journée et la longueur du parcours est qualifiée d'exceptionnelle.

Mais ces caractéristiques ne sont pas suffisantes sinon Paris-Tours, lancé en 1896, serait un Monument. Si Paris-Tours fut longtemps une pièce maîtresse du calendrier international, elle n'a pas agrégé toutes les caractéristiques qu'on attend d'une épreuve d'exception : la beauté, la dureté, la spécificité, l'engouement populaire... Ces caractéristiques demeurent toutefois indicatives et non exhaustives, le terme de « Monument » ne faisant l'objet d'aucune définition officielle. Selon le journaliste belge Philippe Vandenbergh, il a fallu attendre 2010 avant que l'Union cycliste internationale n'utilise ce terme. Elle a alors gravé dans le marbre l'idée toute simple que certaines courses valent beaucoup plus que d'autres.

Si les Monuments comptent parmi les plus anciennes courses du calendrier, elles ne sont pas nécessairement les toutes premières. Bordeaux-Paris et Paris-Brest-Paris ont ainsi été créées un an avant Liège-Bastogne-Liège, en 1891. Toutefois, parmi ces trois épreuves, seule Liège-Bastogne-Liège s'est maintenue jusqu'à aujourd'hui, ce qui lui vaut le surnom de « Doyenne ».

Chacun des cinq Monuments a été créé avant la Grande Guerre, le dernier étant le Tour des Flandres en 1913, alors que les autres classiques datent de l'entre-deux-guerres (Flèche Wallonne en 1936) ou de la seconde moitié du XX^{e} (Amstel Gold Race en 1966, Clasica San Sebastian en 1981, Cyclassics d'Hambourg en 1996).

Les Monuments ont vite créé dans l'imaginaire des spectateurs et les corps des coureurs une exigence, une rareté, une personnalité qui en ont fait des trésors à protéger. C'est pour cela que l'UCI leur accorde une dérogation afin d'être plus longues que les 200 kilomètres réglementaires - jusqu'à 300 km pour Milan-San Remo. Cette longueur contribue à en faire des mythes, permet d'affirmer jusqu'à la démesure le caractère de chaque Monument . Il n'y a pas quelques pavés sur Paris-Roubaix, quelques monts sur le Tour des Flandres, quelques côtes sur Liège ou la Lombardie, quelques rampes sur la Primavera. Il y en a beaucoup, parfois plusieurs dizaines, usantes comme des chaînes d'usine.

Les Monuments sont les courses qui provoquent par ailleurs la plus grande fébrilité dans le peloton, mais aussi parmi les spectateurs. Car chacune de ces courses rayonne au-delà du résultat dans le spectacle qu'elles offrent, grandiose, et dans le résumé qu'elles proposent du terroir qui les abrite, de ses spécificités et de son caractère profond. Vaincre le Tour des Flandres nécessite des qualités de force et de persévérance qui flattent l'ego des Flahutes (surnom des Flamands en France), là où Milan-San Remo nécessite vitesse, finesse, ténacité et roublardise.

Pour ces courses, c'est la chasse gardée des grands leaders comme Eddy Merckx, Tom Boonen, Fausto coppi, Fabian Cancellara, Johan Museeuw, Roger De Vlaeminck...

Pour s'imposer, cela nécessite des qualités très différentes, de sprinteur à San Remo, de grimpeur à Liège et de rouleur partout. « Gagner les cinq, c'est la quête du graal », rappelle le journaliste belge Philippe Vandenbergh. Peter Sagan veut y arriver et devenir ainsi l'égal de Merckx, Van Looy et DeVlaeminck, les seuls à avoir réussi le grand chelem dont ils étaient bien inconscients à leur époque. « Ça, ce serait monumental.» Seuls trois cyclistes ont réussi l'exploit de remporter ces cinq courses : Eddy Merckx, Roger de Claeminck et Rik Van Looy.

Des spécificités propres à chacune

Ces cinq Monuments disposent de caractéristiques communes mais conservent leur propre spécificité. Celle de Paris-Roubaix reste les pavés avec un cumul de différents secteurs connus pour leur difficulté.

Ce sont les différents secteurs pavés qui font de cette course ce qu'elle est aujourd'hui. Ils accentuent la difficulté de la course, les chutes, les crevaisons... Quand la course se déroule sous la pluie, la boue ajoute un nouveau degré de difficulté et de risques. Le vainqueur fait preuve de force mais également de chance et se doit d'être soutenu par ses équipiers.

À la différence du Tour des Flandres, la course de Paris-Roubaix n'a que des côtes relativement faibles et les passages pavés sont plats. La difficulté se fait par l'accumulation des secteurs pavés qui font de la course un véritable combat pour les coureurs. Difficulté supplémentaire, les secteurs pavés étant très étroits le peloton ne peut pas être compact. Cette course fait appel à la fois à la force, l'habilité et la chance.



Parmi les coureurs emblématiques de la première période de la course, on compte **Maurice Garin**, qui a remporté deux fois la course (1897, 1898) et a également été le premier vainqueur du Tour de France en 1903. **Octave Lapize** est un autre nom célèbre, étant le premier coureur à remporter trois fois Paris-Roubaix. Il a remporté sa première victoire en 1909 alors qu'il était relativement inconnu, puis a réussi à s'imposer lors des deux éditions suivantes, en plus de remporter le Tour de France en 1910. Enfin, **Charles Crupelandt** est le seul lauréat de la course originaire de Roubaix. Un tronçon pavé à Roubaix a même été nommé en son honneur en 1996, longeant le parc des sports de Roubaix.

Paris-Roubaix, mythique également par ses grands noms qui l'ont affronté

La grandeur d'une course se mesure le plus souvent à la qualité de son palmarès, reflet des plateaux de coureurs prestigieux qu'elle a su attirer. Jusqu'aux années 1980 et à la spécialisation croissante des coureurs – en réalité jusqu'à l'époque de Bernard Hinault – tout grand champion se devait de remporter des classiques prestigieuses en plus des Grands Tours.

Les grands noms qui ont affronté Paris-Roubaix : le premier vainqueur du Tour de France, Maurice Garin (1897, 1898), les célèbres Fausto Coppi (1950) et Louison Bobet (1956), et les deux quintuples vainqueurs du Tour de France, Eddy Merckx (1968, 1970, 1973) et Bernard Hinault (1981). 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).

Le record de victoires consécutives est partagé par le Français Octave Lapize (1909, 1910 et 1911) et l'Italien Francesco Moser (1978, 1979, 1980).

En 1950, Jacques Goddet célèbre la victoire de Fausto Coppi dans *l'Enfer du Nord* par ces mots :

« Monument du cyclisme international, Paris-Roubaix écrasait les coureurs de sa légende comme de ses difficultés diaboliques. Semblant ignorer le charivari des pavés, le « prodigissime » l'a écrasé ». À l'époque, la « légende » de cette course est déjà inscrite au panthéon du cyclisme. Pourtant, elle a souffert du délabrement des pavés, jusqu'à ce qu'Albert Bouvet ne lui redonne ses lettres de noblesse. Il avait été missionné pour transformer la physionomie de Paris-Roubaix après l'édition 1967, en y ajoutant un maximum de secteurs pavés. Bouvet prépara pour le printemps 68 un parcours redoutable, dans lequel avait été insérée la Drève des Boules d'Hérin ou la Trouée d'Arenberg. La nature profonde de l'épreuve, sa « couleur » distinctive liée à la singularité du parcours est restée intangible au fils des décennies, comme c'est le cas pour les quatre autres Monuments.

(source : Xavier Colombani, journaliste – l'Équipe)



Le café chez Françoise, lieu mythique avant le premier secteur pavé de Troisville à Inchy

Paris-Roubaix, un symbole de résistance et d'histoire ouvrière

Paris-Roubaix est très vite devenu un symbole de résistance et de dépassement de soi, tant pour les coureurs que pour la population locale. Chaque année, des milliers de spectateurs se rassemblent le long du parcours pour encourager les coureurs, reflétant ainsi un sentiment de fierté et d'identification avec l'événement. Pour beaucoup, Paris-Roubaix représente la persévérance face à l'adversité, rappelant les valeurs de solidarité et de travail acharné chères à la région et à la classe ouvrière.



Compiègne, au départ de la course. Source : Courrier Picard

Au fil des années, Paris-Roubaix a su préserver son caractère unique et son lien avec l'histoire ouvrière de la région. Malgré les évolutions du cyclisme professionnel et de la société en général, la course continue de susciter un vif intérêt et de mobiliser la communauté locale. Son héritage perdure, rappelant l'importance de préserver la mémoire collective et de célébrer les valeurs qui ont façonné l'identité de la région.

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 les valeurs de solidarité, de courage et de détermination.

Paris-Roubaix et la symbolique ouvrière

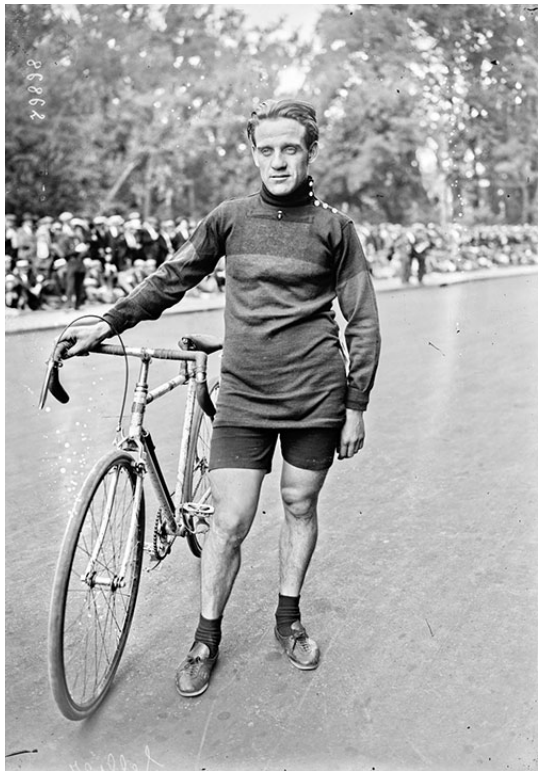
L'importance du vélo dans la vie quotidienne des ouvriers

Au tournant du XX^{e} siècle, le vélo est devenu un moyen de transport essentiel pour les ouvriers et les mineurs du Nord de la France. Plus abordable que les autres moyens de locomotion, il offrait aux travailleurs une liberté de mouvement accrue pour se rendre sur leur lieu de travail et pour leurs déplacements quotidiens. Paris-Roubaix, en tant que course cycliste emblématique de cette région, a joué un rôle significatif dans la promotion de l'usage du vélo chez les ouvriers.

En parallèle de Paris-Roubaix et d'autres compétitions professionnelles, des courses cyclistes populaires ont émergé au sein des communautés ouvrières. Ces événements, souvent organisés localement, ont permis aux travailleurs de rivaliser entre eux et de démontrer leur habileté sur deux roues. Ils ont également favorisé un sentiment de camaraderie et de solidarité au sein de la classe ouvrière, renforçant ainsi le lien entre le cyclisme et la culture ouvrière.

La réputation de Paris-Roubaix en tant que course cycliste difficile et exigeante a fait d'elle un symbole de la force et de la résilience des ouvriers et des mineurs. Les sections pavées, souvent boueuses et chaotiques, représentent les défis auxquels les travailleurs étaient confrontés dans leur vie quotidienne. Les exploits des coureurs sur ces tronçons ont été admirés et célébrés par les communautés ouvrières.

Pour la majorité des travailleurs, il était difficile de quitter la ville, tant les journées de travail étaient longues et les espaces environnants largement urbanisés. Les formes de sociabilité se développent donc principalement dans le cadre urbain de Roubaix, ville industrielle, s'insérant dans les interstices laissés par les journées de labeur. Le sport et le développement des clubs ont ainsi profondément marqué l'histoire de la ville, qui constitue l'un des principaux centres sportifs du Nord pour des disciplines telles que le football, la gymnastique ou encore la boxe. Le cyclisme y occupe également une place emblématique, notamment à travers la course Paris-Roubaix.



Felix Sellier, vainqueur en 1925, ancien mineur

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.

La catastrophe de Courrières, les prémices de Paris-Roubaix travailliste

Dans un contexte où les exploitations minières fonctionnent à plein régime, la catastrophe de Courrières vient bouleverser la vie des mineurs et provoquer une déchirure sociale.

Cette déchirure remonte à 1906, des grèves éclatent après le coup de grisou qui a tué au moins 1099 mineurs le matin du 10 mars, une tragédie dans laquelle la compagnie d'exploitation se montre négligente, davantage soucieuse de protéger ses installations que des vies humaines. « Les organisateurs de Paris-Roubaix *officiel* avaient alors décidé de changer d'itinéraire par

crainte des représailles » Dès lors, les mineurs retiennent que Paris-Roubaix a choisi son camp : celui du patronat et des gendarmes.

Le Paris Roubaix travailliste



Jean Lebas (administrateur socialiste à l'initiative de Paris-Roubaix travailliste) félicitant le gagnant à l'arrivée de la course en 1935, Archives de Roubaix

Le Paris-Roubaix travailliste naît d'une contre-manifestation sportive initiée en réaction aux tensions entre les populations locales et un organisateur perçu comme réactionnaire et parisien. Cette manifestation alternative a eu lieu entre 1935 et 1939, avec un retour entre 1946 et 1949. Organisée par le maire de Roubaix, Jean Lebas, cette course cycliste avait pour objectif de défier l'événement traditionnel et commercial de Paris-Roubaix officiel. En 1935, l'arrivée de la course s'est faite au vélodrome de Roubaix André Pétrieux et était gratuite contrairement à la course organisée par les programmateurs historiques qui choisissent une arrivée payante pour les touristes à l'hippodrome des Flandres à Marcq-en-Baroeul.





Le Paris Roubaix travailliste en 1937. (Photo AFP). Journal Libération

En 1935, la première édition de Paris-Roubaix ouvrier a rassemblé 150 coureurs amateurs, rejetant les pratiques commerciales de la course concurrente. Organisée par la Fédération sportive et gymnique du travail (FSGT), cette course gratuite s'est déroulée dans les rues de Roubaix mais aussi à travers le pays minier attirant principalement des travailleurs plutôt que des cyclistes professionnels renommés. Accompagnée d'une caravane publicitaire dénonçant les abus de la presse capitaliste, cette initiative avait des motivations politiques profondes, en réaction au Paris-Roubaix traditionnel perçu comme favorable aux élites et au patronat.

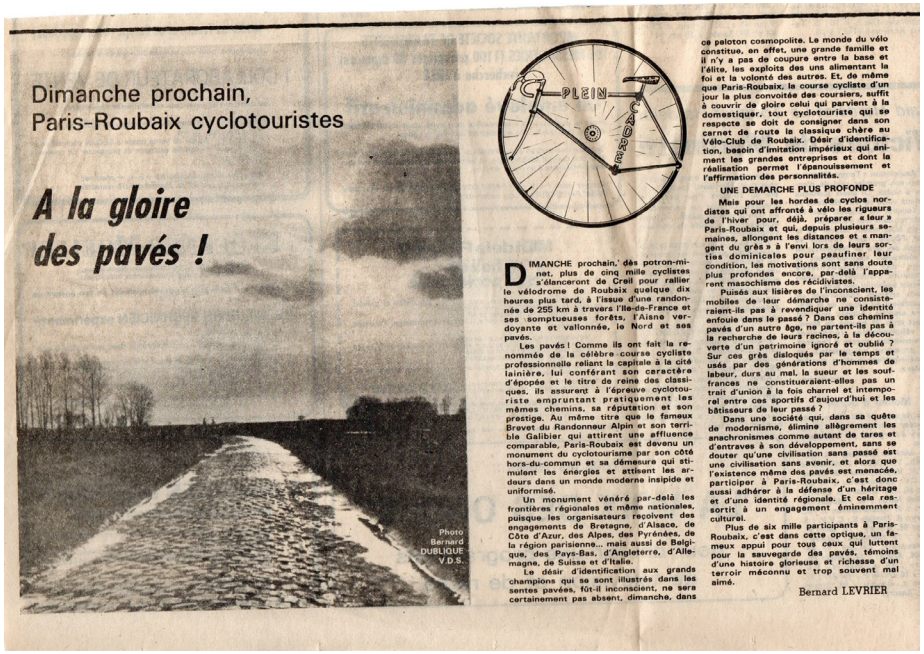
Le Paris-Roubaix ouvrier était une vitrine pour le prolétariat, offrant une compensation à tous les participants et attirant près de 40 000 spectateurs à l'arrivée. Les vainqueurs, tels qu'Alphonse Decru, étaient des travailleurs ordinaires qui retournaient à leurs emplois après la course, soulignant ainsi le contraste entre cette manifestation populaire et le Paris-Roubaix commercial.

Une course en lien étroit avec la presse et l'industrie du cycle

La presse organisatrice de la course

La presse, à travers les magazines Vélo et L'Auto, occupe une place fondamentale dans l'histoire de la course de Paris-Roubaix, en étant à l'origine de sa création et de son organisation initiale. En effet, la première édition de Paris-Roubaix, en 1896, a été orchestrée par les équipes éditoriales de ces deux publications. À l'époque, le journal L'Auto, fondé par Henri Desgrange, était à la recherche de moyens innovants pour promouvoir le cyclisme et augmenter les ventes de ses publications. Ainsi, en collaboration avec le magazine Vélo, la première édition de Paris-Roubaix fut lancée, marquant le début d'une tradition cycliste qui perdure encore aujourd'hui.

Depuis lors, la presse a maintenu son rôle central dans l'organisation de Paris-Roubaix, même si les structures et les entités ont évolué au fil des ans. Aujourd'hui, l'entreprise Amaury Sport Organisation



Dimanche prochain,
Paris-Roubaix cyclotouristes

A la gloire des pavés !

PLEIN

DIMANCHE prochain, dès patron-minet, plus de cinq mille cyclistes s'élanceront de Creil pour rallier le vélodrome de Roubaix quelque dix heures plus tard, à l'issue d'une randonnée de 255 km à travers l'Ile-de-France et ses somptueuses forêts, l'Aisne verdoyante et vallonnée, le Nord et ses pavés.

Les pavés ! Comme ils ont fait la renommée de la célèbre course cycliste professionnelle reliant la capitale à la cité lainière, lui conférant son caractère d'épopée et le titre de reine des classiques, ils assurant à l'épreuve cyclotouriste empruntant pratiquement les mêmes chemins, sa réputation et son prestige. Au même titre que le fameux Bravet du Randonneur Alpin et son terrible Galibier qui attirent une affluence comparable, Paris-Roubaix est devenu un monument du cyclotourisme par son côté hors-du-commun et sa démesure qui stimulent les énergies et attisent les ardeurs dans un monde moderne insipide et uniformisé.

Un monument vénéré par-delà les frontières régionales et même nationales, puisque les organisateurs reçoivent des engagements de Bretagne, d'Alsace, de Côte d'Azur, des Alpes, des Pyrénées, de la région parisienne... mais aussi de Belgique, des Pays-Bas, d'Angleterre, d'Allemagne, de Suisse et d'Italie.

Le désir d'identification aux grands champions qui se sont illustrés dans les sentes pavées, fût-il inconscient, ne sera certainement pas absent, dimanche, dans ce peloton cosmopolite. Le monde du vélo constitue, en effet, une grande famille et il n'y a pas de coupure entre la base et l'élite, les exploits des uns alimentant la foi et la volonté des autres. Et, de même que Paris-Roubaix, la course cycliste d'un jour la plus convoitée des coursiers, suffit à couvrir de gloire celui qui parvient à la domestiquer, tout cyclotouriste qui se respecte se doit de consigner dans son carnet de route la classique chère au Vélo-Club de Roubaix. Désir d'identification, besoin d'imitation impérieux qui animent les grandes entreprises et dont la réalisation permet l'épanouissement et l'affirmation des personnalités.

UNE DEMARCHE PLUS PROFONDE

Mais pour les hordes de cyclos nordistes qui ont affronté à vélo les rigueurs de l'hiver pour, déjà, préparer « leur » Paris-Roubaix et qui, depuis plusieurs semaines, allongent les distances et « mangent du grès » à l'envi lors de leurs sorties dominicales pour peaufiner leur condition, les motivations sont sans doute plus profondes encore, par-delà l'apparent masochisme des récidivistes.

Puisés aux lisières de l'inconscient, les mobiles de leur démarche ne consisteraient-ils pas à revendiquer une identité enfouie dans le passé ? Dans ces chemins pavés d'un autre âge, ne partent-ils pas à la recherche de leurs racines, à la découverte d'un patrimoine ignoré et oublié ? Sur ces grès disloqués par le temps et usés par des générations d'hommes de labeur, durs au mal, la sueur et les souffrances ne constitueraient-elles pas un trait d'union à la fois charnel et intemporel entre ces sportifs d'aujourd'hui et les bâtisseurs de leur passé ?

Dans une société qui, dans sa quête de modernisme, élimine allégrement les anachronismes comme autant de tares et d'entraves à son développement, sans se douter qu'une civilisation sans passé est une civilisation sans avenir, et alors que l'existence même des pavés est menacée, participer à Paris-Roubaix, c'est donc aussi adhérer à la défense d'un héritage et d'une identité régionale. Et cela ressortit à un engagement éminemment culturel.

Plus de six mille participants à Paris-Roubaix, c'est dans cette optique, un fameux appui pour tous ceux qui luttent pour la sauvegarde des pavés, témoins d'une histoire glorieuse et richesse d'un terroir méconnu et trop souvent mal aimé.

Bernard LEVRIER

Photo Bernard DUBLIQUE V.D.S.

Extrait du journal « la Voix du Nord »
Photo de Bernard Dublique et texte de Bernard Levrier

(ASO) est responsable de la gestion de l'événement, perpétuant ainsi l'engagement initial de la presse dans le monde du cyclisme.

Cette implication initiale de la presse dans Paris-Roubaix a posé les bases de l'événement tel que nous le connaissons aujourd'hui. Elle a contribué à forger l'identité de la course, en lui conférant une aura particulière et en en faisant l'une des compétitions les plus prestigieuses du calendrier cycliste mondial. En somme, l'histoire de Paris- Roubaix est indissociable de l'implication pionnière de la presse cycliste, dont l'héritage perdure à travers les éditions successives de cette course légendaire.

Rivalités médiatiques autour de Paris-Roubaix

L'histoire de Paris-Roubaix a également été au centre d'une relation complexe avec la presse. Cette épreuve emblématique a été le terrain de rivalités entre différents médias et a été façonnée par des enjeux politiques et idéologiques.

Dès ses débuts, le Paris-Roubaix a bénéficié d'une couverture médiatique importante, principalement assurée par des journaux parisiens tels que l'Auto, précurseur de L'Équipe. Cette attention des médias a grandement contribué à la renommée internationale de la course.



Fred De Bruyne,
vainqueur de Paris-Roubaix en 1957

Cependant, cette relation n'a pas toujours été harmonieuse. Dans les années 1930, Paris-Roubaix a été le point de départ d'un schisme avec la création du «Paris-Roubaix ouvrier», une contre- épreuve soutenue par des journaux progressistes. Cette initiative reflétait les tensions politiques et sociales de l'époque, notamment les critiques envers le Tour de France et les conditions des cyclistes professionnels.

Ainsi, Paris-Roubaix est devenu le théâtre d'une bataille médiatique entre différentes visions du sport et de la société. Cette influence de la presse a contribué à façonner l'identité de la course et à refléter les dynamiques sociales en jeu.

En résumé, le lien entre Paris-Roubaix et la presse était complexe, mêlant rivalités médiatiques et enjeux politiques qui ont influencé la perception et le déroulement de cette compétition

L'industrie du cycle

Paris-Roubaix a vu le jour en 1896, à une époque où le vélo était en plein essor en Europe. Initiée par les journaux sportifs français Le Vélo et L'Auto, la course a été conçue comme un moyen de promouvoir le cyclisme et d'attirer l'attention sur les progrès de l'industrie du cycle.

Dès ses débuts, Paris-Roubaix a bénéficié du soutien financier et logistique des fabricants de cycles, qui ont vu en cette course une vitrine pour leurs produits. Les vélos utilisés par les coureurs étaient souvent fournis par les sponsors, et les avancées technologiques dans le domaine du cycle ont souvent été mises en avant lors de l'épreuve. De plus, la presse sportive a largement couvert l'événement, contribuant à sa renommée, son attractivité pour le public et à promouvoir la technologie dans le domaine du cycle.



Course du Paris-Roubaix le 18 avril 1897 (Source : Jules Beau,
bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie)

La course de par sa grande difficulté a fait évoluer l'industrie du cycle. C'est avec le coureur Gilbert Duclos Lassalle en 1992 qu'un nouveau cycle avec une fourche suspendue (qui permettait de réduire les vibrations des pavés) fit changer de trajectoire la technologie du vélo sur cette fameuse course. Dès l'année suivante, ce modèle révolutionnaire pour l'époque fut largement développé sur la course. Dans les années 1990, les innovations techniques se multiplient sur les pavés de Paris-Roubaix. Le constructeur Bianchi développe un vélo à double suspension, utilisé notamment par l'équipe Mapei et son leader Johan Museeuw, spécialiste des classiques pavées. À la fin de la décennie, Cannondale propose une série de vélos à cadre en aluminium, qui devient rapidement emblématique de la course. Au fil du temps, les différents constructeurs constatent également que des pneus plus larges, montés à une pression plus faible, peuvent offrir des avantages comparables à ceux des fourches et des suspensions. Aujourd'hui, les vélos en fibre de carbone et en titane semblent indétrônables, combinant légèreté, confort, agilité et rigidité pour affronter les secteurs pavés les plus exigeants.

Dès lors, Paris-Roubaix n'est pas seulement un exploit sportif, il devient le support d'un développement économique, stimulant l'innovation dans le domaine du sport, via l'amélioration des performances techniques répondant à l'exigence des pavés.





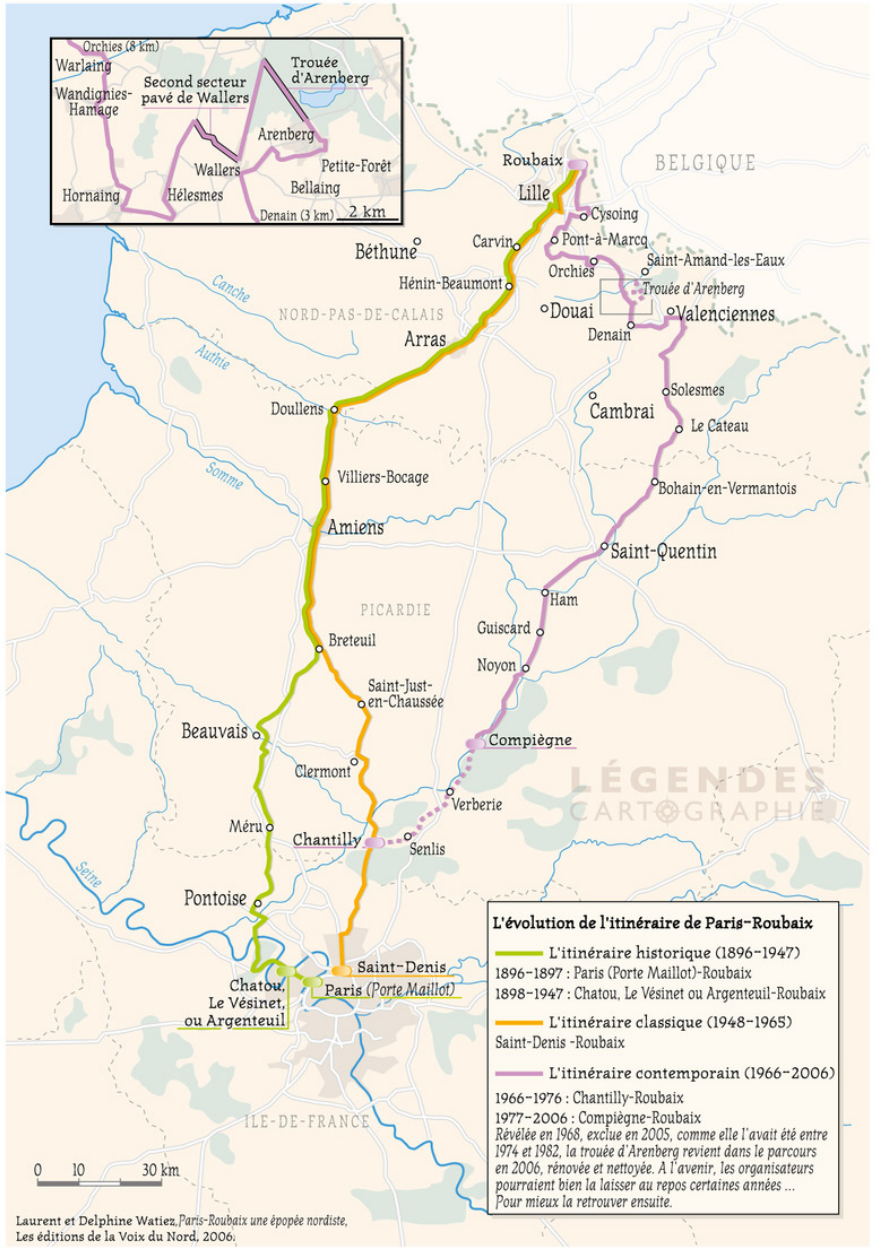
Un siècle d'évolution technique

Le tracé de la course son histoire et ses occurrences

Évolution du tracé : de 1896 à 1967

Depuis sa création par Vienne et Perez, après l'ouverture du nouveau vélodrome de Roubaix, le tracé de Paris-Roubaix a subi plusieurs modifications pour s'adapter aux exigences du cyclisme professionnel et aux conditions changeantes des routes. Ces changements ont souvent été dictés par des considérations «pratiques» telles que la sécurité des coureurs, la facilité d'accès pour les spectateurs et la variété des difficultés rencontrées par les concurrents. Le tracé a également été influencé par les développements urbains et routiers dans la région. Dans le Nord de la France, les routes étaient majoritairement pavées dans la deuxième moitié du XIXème siècle, une période associée au développement industriel et agricole en lien avec la région. Les routes empierrées étaient difficilement praticables par mauvais temps et freinaient le développement économique. C'est dans ce contexte que les voies furent progressivement pavées. Toutefois, la qualité des pavages variait selon l'importance des axes : les grandes routes étaient bien entretenues, tandis que les réseaux secondaires présentaient des pavages plus sommaires, avec des pavés de taille irrégulière, des joints grossiers et une planéité médiocre.

Depuis la première édition en 1896, le parcours du Paris-Roubaix a peu évolué au cours des années suivantes. En 1906, le secteur de Hénin-Liétard-Carvin est modifié en raison de la catastrophe de Courrières : les mineurs de la région sont en grève et l'organisation craint pour la sécurité des coureurs. Ce détour est néanmoins maintenu lors des trois éditions suivantes, en raison de l'accueil enthousiaste réservé à la course à Douai.



Cartographie des différents tracés depuis 1896

Le palmarès de 1896 à 1914 est dominé par les coureurs français, qui gagnent 14 des 19 éditions. Cette hégémonie est expliquée par l'« importance du secteur professionnel français » et la participation limitée des coureurs étrangers, soit par manque de moyens de transport, soit en raison de la prévalence du cyclisme sur piste dans certains pays (les courses sur route sont notamment interdites en Allemagne, en Angleterre, aux Pays-Bas).

De 1943 à 1954, le départ est donné de Saint-Denis et l'arrivée se fait au vélodrome de Roubaix à partir de 1943 (première arrivée au nouveau vélodrome). Le parcours fait environ 245 Km et traverse les communes de Luzarches, Chantilly, Creil, Clermont, Saint-Just-en-Chaussée, Breteuil, Amiens, Villers-Bocage, Doullens, Arras, Hénin-Liétard, Carvin, Seclin, Ascq, Hem et Roubaix (tracé orange).

Durant l'ère industrielle, de nombreux tronçons pavés de la course ont été progressivement recouverts, et en 1955 la distance totale des secteurs pavés a diminué, rendant la course plus accessible et favorisant les arrivées au sprint. La vitesse moyenne des coureurs a ainsi augmenté au fil des années.



Paris-Roubaix, Charles Pélissier de passage à Amiens - Source Gallica / photographie de presse - Agence Rol - 1927

À partir de 1955, le parcours de Paris-Roubaix est étendu d'une vingtaine de kilomètres afin d'explorer la région de la Pévèle à la recherche de nouveaux secteurs pavés. Des côtes pavées sont identifiées à Mons-en-Pévèle, notamment la côte de Moncheaux, le Caouin et le pas Roland, qui seront progressivement goudronnées. Dans les années suivantes, le tracé évolue vers un pourcentage croissant de routes asphaltées, en réponse aux demandes des populations locales pour davantage de confort et pour la préservation des véhicules. Ainsi, en 1965, la course ne compte plus qu'une vingtaine de kilomètres de pavés.

Trois évolutions du parcours :

1. 1955 à 1957 : Passage par les côtes de Moncheaux, Mons en Pévèle, Pont à Marcq, Fretin, Péronne en Mélantois, Sainghin et retour à l'itinéraire historique par Ascq, Forest et Hem.
2. 1958 à 1961 : Après Pont à Marcq, passage par Templeuve, Louvil, Cysoing, Carrefour de l'Arbre, Baisieux, Willems et Hem.
3. 1962 à 1965 : Après Pont à Marcq, passage par Ennevelin (1ères fois), Fretin, Péronne en Mélantois, Sainghin, Acsq et un final inédit par Annappes, Hem, Lannoy.

En 1966, le parcours a subi une transformation majeure, avec un départ déplacé à Chantilly et une nouvelle orientation vers l'est pour intégrer de nouveaux secteurs pavés à Hornaing, Fenain, Rieulay et Flines-les-Raches, portant ainsi la distance totale des routes pavées à environ quarante kilomètres. À la demande de Jacques Goddet, la recherche de nouveaux secteurs pavés a continué, notamment après le goudronnage du pas Roland en 1967.

1968 à 1987 : la recherche de pavés

Depuis la première édition de Paris Roubaix en 1896, de nombreuses modifications du tracé ont été mises en place pour les raisons expliquées précédemment. C'est pour ces différents changements et parce que les premiers secteurs pavés empruntés par la course n'existent plus que la présente étude prend le parti de se baser sur l'année 1968 comme année de référence. Année où le parcours est durci avec 56,6 km de pavés et où l'on passe pour la première fois par la trouée d'Arenberg. La course bascule vers des routes de champs, associées à une activité rurale. Un choix justifié par l'envie de démesure et de dramaturge qui pouvait alimenter les médias télévisés. Jacques Goddet disait « Paris- Roubaix est la dernière folie que le sport cycliste propose à ses officiants ». C'est également à cette période que le tracé se stabilise et reste fidèle au Cambrésis, Valenciennois et à la Pévèle.

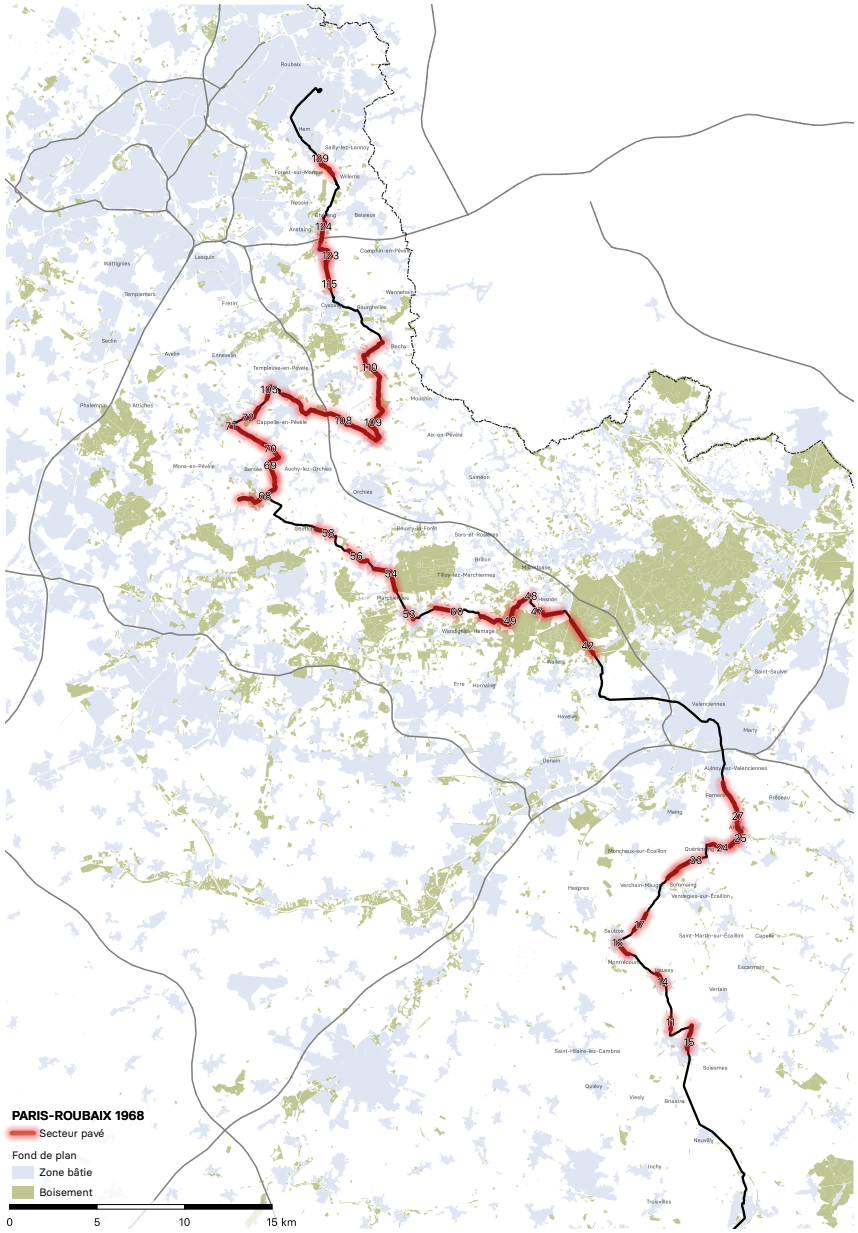
C’est Albert Bouvet, nouvellement arrivé au service des organisations des courses des journaux « l’Équipe et le Parisien Libéré » qui est le père de ce nouveau parcours. Cette 66ème édition est la troisième qui part depuis Chantilly. La course passe ensuite par Senlis, Compiègne, Noyon, Saint Quentin, Solesmes, Marchiennes, Coutiches, Templeuve, Cysoing et Hem pour enfin arriver au vélodrome de Roubaix. Lieu d’arrivée depuis 1943.

Ce parcours a la particularité d’avoir quatre temps forts :

1. Un secteur pavé de 6,1 km de long entre Quérénaing et Valenciennes.
2. La fameuse trouée de Wallers-Arenberg longue de 2,4 km tant redoutée des coureurs cyclistes.
3. La succession de 3 secteurs pavés très proches les uns des autres de 7,2 km entre la Broderie (commune de Bersée) et Templeuve.
4. Le secteur pavé le plus long de l’histoire moderne de Paris-Roubaix qui fait 14,8 km entre Templeuve et Bachy.

Les trois derniers secteurs cités — c’est-à-dire tous sauf la Trouée d’Arenberg — ont malheureusement été progressivement goudronnés au cours des années 1970. De 56,6 km pavés en 1968, on arrive à 45 km en 1976. Pour compenser les kilomètres pavés qui disparaissent, Albert Bouvet en recherche de nouveaux avant Valenciennes. C’est ainsi qu’en 1973, les secteurs pavés débutent à Neuvilly qui deviendra un haut lieu de Paris-Roubaix. Passage également pour la première fois par Viesly, Quiévy et Saint-Python.

L’édition de 1968 est remportée par Eddy Merckx. Il remportera trois Paris-Roubaix (1968, 1970, 1973).



1977 :

Une année de transition à plus d'un titre. En effet, cette année-là, le départ est transféré à Compiègne afin de permettre aux organisateurs de trouver de nouveaux secteurs pavés dans la partie finale. Le parcours reste identique jusqu'au lieu-dit Wattines (commune de Cappelle-en-Pévèle). À partir de là, au lieu de se diriger vers Templeuve, l'itinéraire bifurque vers Orchies, Saméon, Landas et Mouchin, avant de rejoindre l'ancien tracé à Nomain. Ce parcours reste, malgré tout, faible en kilomètres pavés (46,5 km).

1978 et 1979 :

À nouveau deux années de transition. Le parcours est quasiment le même jusqu'à la Broderie (commune de Bersée). À Bersée, le parcours se poursuit vers l'ouest afin de retrouver Mons-en-Pévèle, abandonné depuis 1967. De là, l'itinéraire traverse la forêt de Phalempin, puis passe par Attiches, Avelin et Ennevelin avant de rejoindre à nouveau Templeuve. Depuis Templeuve, le tracé retrouve Bachy (via Nomain), puis se dirige vers Wannehain et le célèbre carrefour de l'Arbre, franchi ici pour la première fois

1980 à 1984 :

Jusqu'à Wallers, le parcours reste identique à celui des années précédentes. Il convient toutefois de noter que la célèbre trouée de Wallers-Arenberg est réintroduite en 1983.

À Hasnon, au lieu de se diriger vers Marchiennes, Bouvignies et Coutiches, l'itinéraire emprunte pour la première fois un tracé plus au nord, passant par Warlaing, Brillon, Sars-et-Rosières, Orchies et Auchy-les-Orchies.



À partir de 1983, le parcours est également complété par un passage par Erre et Wandignies-Hamage.

Ainsi, l'axe Hasnon - Marchiennes - Bouvignies - Coutiches - Bersée est définitivement abandonné au profit de l'axe plus septentrional Erre - Wandignies-Hamage - Warlaing - Brillon - Tilloy - Sars-et-Rosières - Orchies.

Le final entre Mons-en-Pévèle et Wannehain va varier quasiment chaque année. Passage par Phalempin et Seclin en 1980, passage par Mérignies - Attiches - Martinsart - Fretin - Lesquin en 1981 et 1982, passage par Phalempin - Martinsart Has Avelin en 1983 et 1984.

C'est en 1980 que la course emprunte pour la première fois le célèbre secteur pavé reliant Camphin au Carrefour de l'Arbre. À partir de 1981, le final se stabilise presque définitivement avec la boucle Cysoing - Wannehain - Camphin - l'Arbre, qui ne connaîtra par la suite que très peu de modifications.

1985 à 1995 :

1. La première partie jusque Valenciennes :

Le premier secteur pavé de Neuvilly est abandonné à partir de 1985.

En 1985 et 1986, les secteurs pavés débutent à Salesches à l'Est de Solesmes. Le parcours reste ensuite à l'est de la départementale 958 (Solesmes – Valenciennes), en passant par Escarmain et Vertain, avant de rejoindre l'ancien itinéraire à Verchain-Maugré.

Après Artres, le tracé se déporte encore davantage vers l'est en passant par Préseau.

L'année 1987 marque le début des secteurs pavés à Troisvilles. Pendant trois ans, le parcours emprunte ensuite Viesly, Briastre, puis à nouveau Vertain. À partir de 1990, l'entrée dans les secteurs pavés se stabilise définitivement avec la séquence Troisvilles – Inchy – Viesly – Quiévy – Saint-Python. Cette même année 1987 voit également le secteur de Préseau être considérablement allongé : son kilométrage pavé passe de 1,9 km à 4 km. En effet, au lieu du simple tronçon Préseau – Aulnoy, la course emprunte désormais une boucle Préseau – Aulnoy – Famars. Ce secteur devient alors le plus long de l'épreuve, jusqu'à son abandon en 1996.

2. La deuxième partie entre Valenciennes et Mons-en-Pévèle :

Le parcours reste ensuite quasiment inchangé. Il emprunte successivement la trouée de Wallers-Arenberg, le pont Gibus,



l'enchaînement des trois secteurs pavés entre Erre et Sars-et-Rosières, puis passe par Orchies, Auchy-les-Orchies, Bersée et Mons-en-Pévèle

3. La troisième partie entre Mons-en-Pévèle et le Pont-Thibaut :

1985 est la dernière année où la course emprunte le secteur pavé de la forêt de Phalempin. Celui-ci sera ensuite goudronné après le passage de l'épreuve.

Durant les années 1986 et 1987, la course emprunte la boucle pavée d'Attiches à Martinsart. Ensuite, comme en 1985, le parcours inclut le pavé de Martinsart, suivi de ceux de Has et du hameau d'Antroeuilles. Ces deux derniers seront goudronnés en 1987, après le passage de l'épreuve.

En 1992 le secteur pavé entre Seclin et Ennetières est coupé par une zone industrielle. En 1993, le parcours est dévié jusqu'à Templemars pour récupérer Ennetières au sud de l'aéroport de Lesquin. Ainsi, progressivement la boucle Mons – Phalempin-Attiches – Avelin se transforme en une autre boucle Mons – Attiches – Seclin – Templemars – Ennetières.

4. La quatrième partie entre le Pont-Thibaut et Hem :

Le parcours se poursuit ensuite par Ennevelin, Templeuve, Louvil, Cysoing, Wannehain, Camphin, le Carrefour de l'Arbre, puis Gruson et Chéreng.

5. Le final entre Hem et Roubaix :

Pendant trois ans, de 1986 à 1988, l'arrivée est jugée avenue des Nations-Unies à Roubaix, en lieu et place du mythique vélodrome.

De 1988 à 1993, le parcours emprunte la rue de Sailly à Hem, puis passe par Lys-lez-Lannoy avant de rejoindre Roubaix, ce qui permet d'ajouter environ 1 700 mètres de pavés dans le final. La rue de Sailly est toutefois goudronnée en 1992, et l'arrivée se fait de nouveau par le centre de Hem à partir de 1994.

1988 à 2008 : Innovation dans le parcours

Après une organisation conjointe des journaux l'Equipe et le Parisien Libéré, les éditions Philippe Amaury créent la société du Tour de France afin d'organiser l'ensemble des épreuves cyclistes du groupe dont Paris-Roubaix.

C'est à cette période que les communautés de communes, Porte du Hainaut et Pévèle, apportent leur soutien aux organisateurs en participant à la réfection de plusieurs secteurs pavés.

C'est aussi à cette période qu'une convention est signée entre le lycée horticole de Raismes, les amis de Paris-Roubaix et ASO pour nettoyer et rénover des secteurs pavés

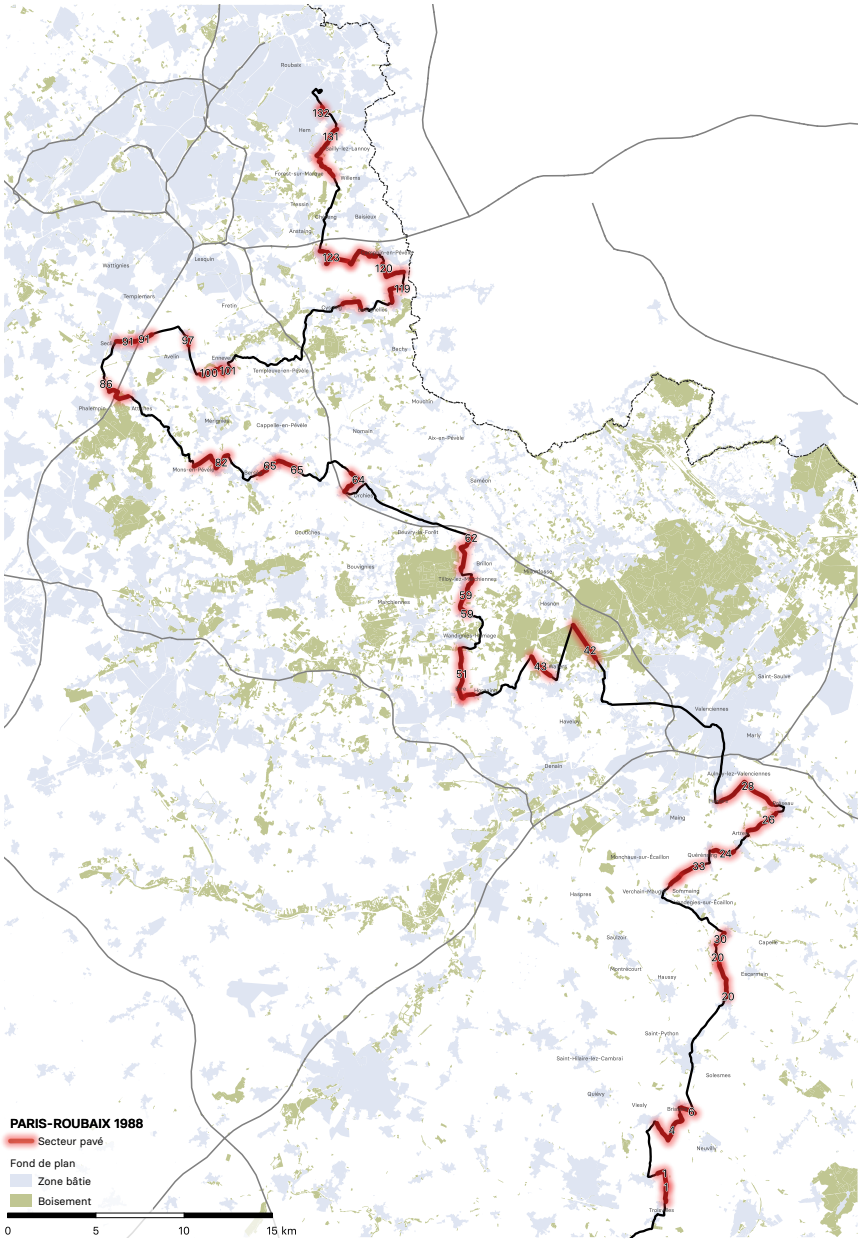
Le début des secteurs pavés débutent à Troisvilles puis par Briastre, Sommaing, Quérénaing, Famars, Denain, Hornaing, Wallers, Marchiennes, Orchies, Bersée, Phalempin, Seclin, Cysoing, Camphin en Pévèle, Willems, Sailly-lez-Lannoy pour enfin terminer à Roubaix.

En comparaison au tracé de 1968 les secteurs de la 86ème édition sont plus nombreux mais plus courts.

En 1988, Albert Bouvet fait passer les coureurs par Attiches, puis cette fois-ci par Wattiessart, Seclin, Ennetières et retour au Pont-Thibaut.

> La 86ème édition de Paris-Roubaix est remportée par Dirk Demol, sur une épreuve longue de 266 km. Cette victoire reste une surprise pour ce coureur qui n'était pas dans les favoris.

1999 – 2000 Pour des raisons de sécurité, l'organisation décide de ne pas prendre la Trouée d'Arenberg dans le sens historique, un long contour de Valenciennes allonge la distance de l'épreuve à plus de 270 km.



1996 à 2004 :

1. La première partie entre Troisvilles et Valenciennes/Denain :

1996 marque la première année où le secteur pavé de Préseau est abandonné. Pour compenser cette suppression, les organisateurs ajoutent alors de nouveaux secteurs pavés au parcours. C'est ainsi que trois secteurs sont ajoutés en 1996. Il s'agit d'Haussy à la sortie de Solesmes, Saulzoir avant Verchain-Maugré et enfin Maing après Quérénaing.

À partir de 1999, le parcours connaît d'importantes modifications. Après la grave chute de Johan Museeuw en 1998 dans la trouée d'Arenberg, celle-ci est empruntée dans le sens inverse. Pendant deux ans, le tracé contourne également l'est de Valenciennes, en intégrant deux secteurs pavés : Famars et Saint-Saulve.

En 2001, la trouée est de nouveau parcourue dans son sens historique, car la boucle par l'est rallongeait le parcours au-delà de 270 km. L'UCI impose alors de ne pas dépasser 250 km, notamment pour limiter les risques liés au dopage. Pour accentuer la sélection avant la célèbre trouée d'Arenberg, trois nouveaux secteurs pavés sont introduits : Monchaux-sur-Écaillon (1 600 m), Haspres (1 700 m) et Haveluy (2 500 m). Ce nouveau tracé fait également repasser la course par Denain, comme c'était le cas en 1966 et 1967.

2. La deuxième partie entre Valenciennes/Denain et Mons-en-Pévèle :

Seuls les secteurs pavés de Bersée et de Mons-en-Pévèle seront, selon les éditions, soit totalement contournés, soit partiellement empruntés.

3. La troisième partie entre Mons en Pévèle/Bersée et Cysoing :

1996 marque la dernière année où la course emprunte la boucle Attiches – Seclin – Templemars – Ennetières.

En 1997, le parcours revient par la forêt de Phalempin, puis passe par Attiches, Has et Ennetières.



De Capelle à Ruesnes

En 1998, le secteur de Mons-en-Pévèle est parcouru à l'envers, puis la course traverse Mérignies, avant de retrouver Attiches, Martinsart, Has et Ennetières.

En 1999 et 2000, la boucle par Attiches et Martinsart est abandonnée. Le secteur du Pont-Thibaut est parcouru à l'envers, et le tracé se dirige directement vers Has et Ennetières, puis longe la ligne de TGV jusqu'à Péronne-en-Mélantois.

À partir de 2001, la boucle par Has et Ennetières est définitivement supprimée : depuis Mons-en-Pévèle, la course se dirige directement vers Mérignies et le Pont-Thibaut.

4. La quatrième partie entre Cysoing et Roubaix :

En 1996, on note la création du secteur pavé « Espace Crupelandt » à l'occasion du centenaire, tandis que le secteur pavé de Bourghelles (Calvaire) est abandonné la même année.

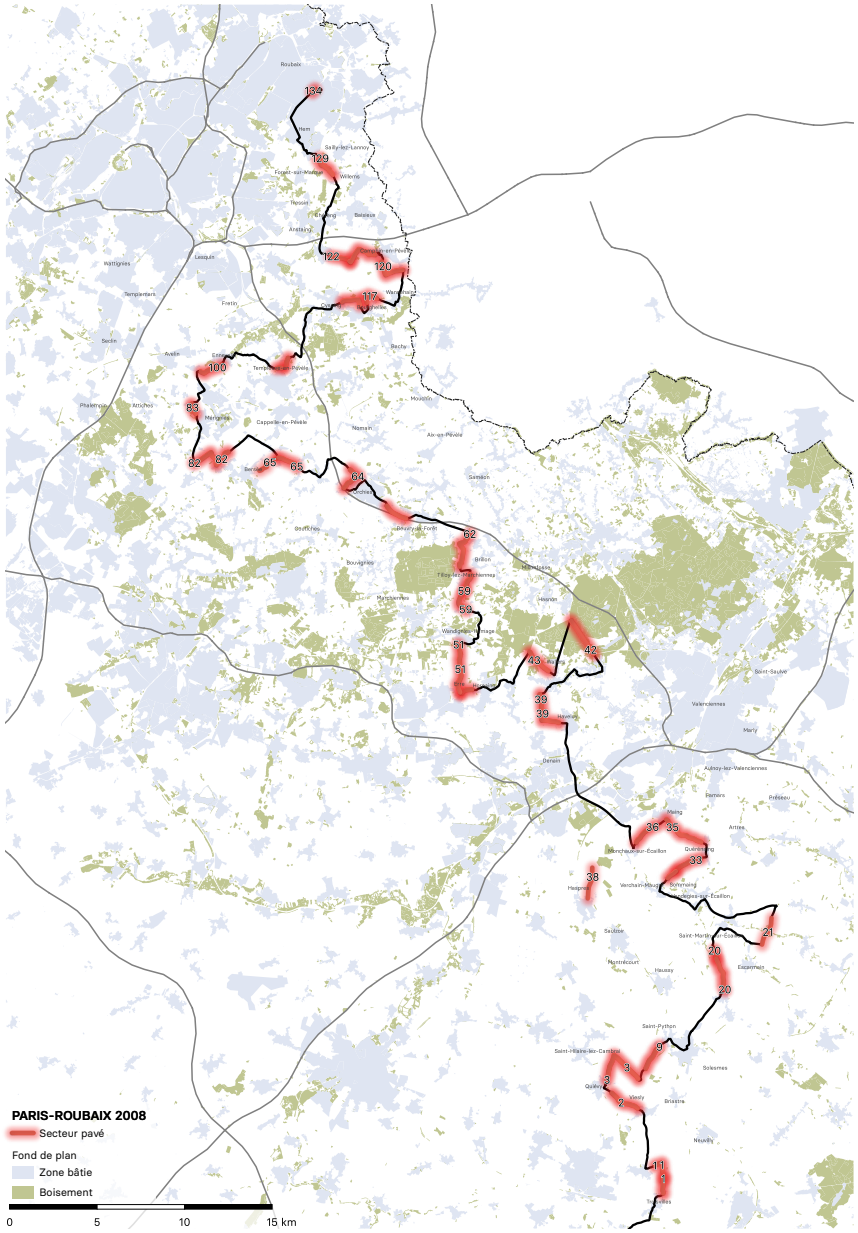
2008

Dans les années 2000, le département procède à la rénovation de ses routes départementales pavées. Les collectivités locales et les entreprises de travaux publics élaborent un avant-projet visant à pérenniser un itinéraire de Paris-Roubaix.

Cette année-là, la course s'étend sur 260 km et comprend 28 secteurs pavés pour un total de 52,7 km. Le tracé reste identique à celui de l'année précédente, partant de Compiègne pour se terminer au vélodrome de Roubaix.

C'est également en 2008 que le Conseil général du Nord rénove 100 mètres linéaires de pavés à Warlaing.

La 106ème édition de Paris-Roubaix en 2008 est remportée par Tom Boonen.



La course actuelle et les occurrences dans le parcours

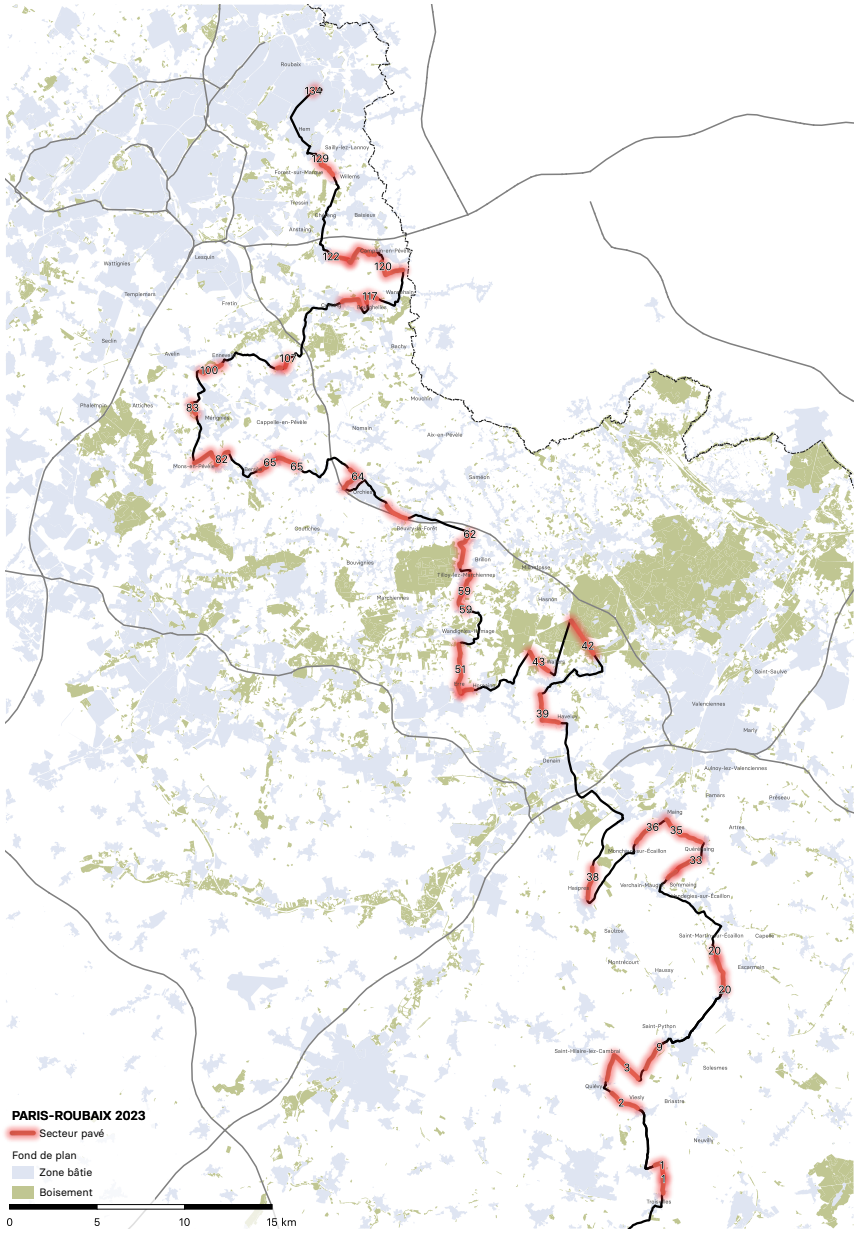
2023

En 2023, la 120ème édition de Paris-Roubaix, déjà inscrite depuis plusieurs années au calendrier UCI World Tour, a été remportée par Mathieu Van der Poel. Il a ensuite récidivé en 2024 et 2025, soit trois victoires consécutives.

Le moment décisif de la course s'est produit au Carrefour de l'Arbre. Une série d'événements a bouleversé le déroulement de la course. Tout d'abord, la chute de Degenkolb, provoquée par un contact fortuit avec Van der Poel, a anéanti les espoirs de l'Allemand. Ensuite, Van Aert a pris l'initiative en prenant quelques mètres d'avance sur Van Der Poel, mais ce dernier est rapidement revenu dans son sillage, les deux hommes se retrouvant en tête de la course.

À l'approche du secteur pavé du Carrefour de l'Arbre, Van Aert a subi une crevaison à la roue arrière, le contraignant à laisser partir le Néerlandais qui a filé seul vers Roubaix, brièvement suivi par Pedersen. Wout Van Aert s'est alors retrouvé en poursuite derrière Van Der Poel, accompagné d'un groupe comprenant Küng, Pedersen, Ganna et Philipsen. Malgré les efforts de Van Aert pour revenir, Mathieu Van Der Poel a conservé son avance et a franchi la ligne d'arrivée en solitaire sur le vélodrome de Roubaix.

Avec une moyenne horaire de 46,84 km/h, l'édition 2023 fut alors l'une des plus rapides de l'histoire de Paris-Roubaix. Elle fut battue en 2024 par Mathieu van der Poel (47,80 km/h), tandis qu'en 2025 la moyenne s'établit autour de 46,92 km/h, restant parmi les plus élevées de l'histoire de l'épreuve.



Les occurrences

Certains secteurs pavés constituent des passages obligés de la course. À la date de l'étude de classement en 2024, la trouée d'Arenberg avait été empruntée 45 fois depuis 1968, Mons-en-Pévèle 44 fois, le pont Gibus 43 fois et le carrefour de l'Arbre 44 fois

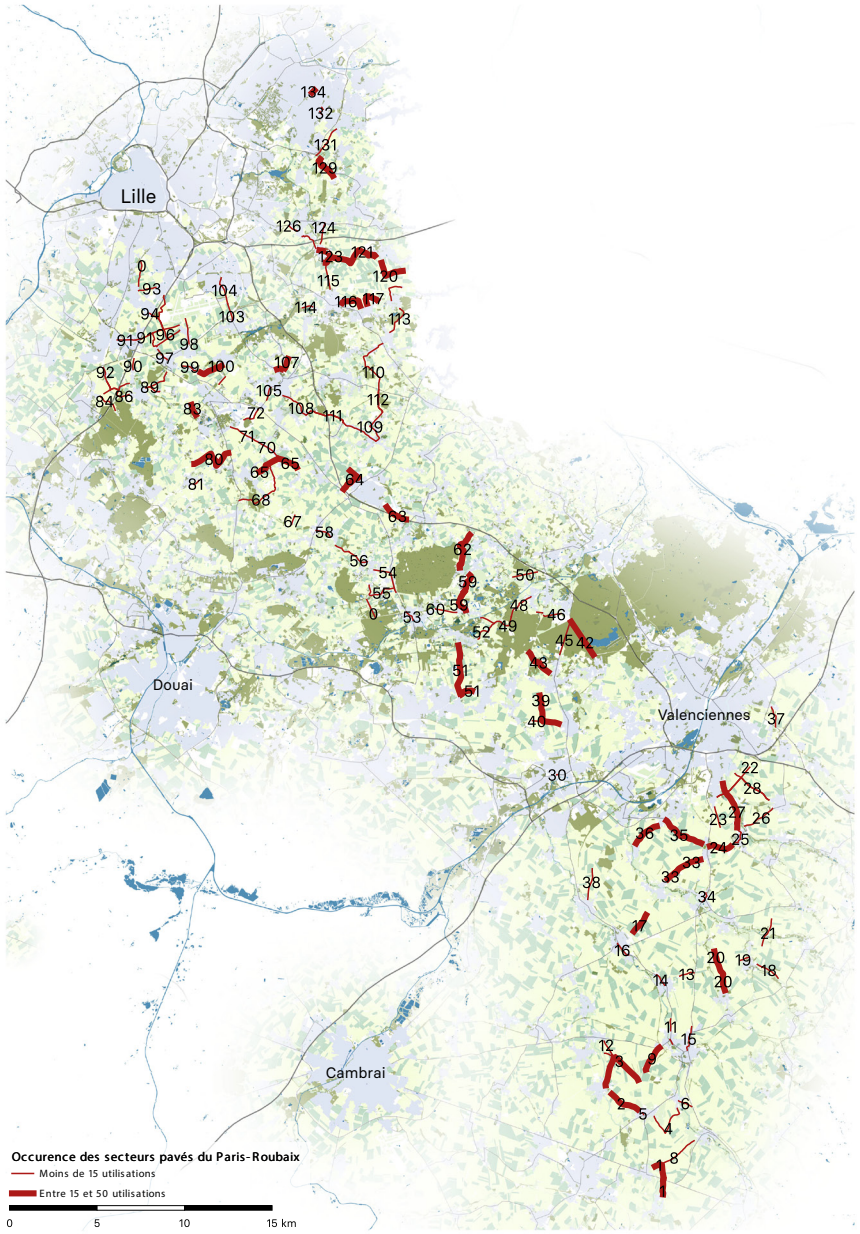
Ces secteurs sont d'ailleurs classés 5 étoiles, le plus haut niveau de difficulté. Pour attribuer cette note les organisateurs évaluent différents critères comme la longueur du secteur, les pavés en eux-mêmes avec leur irrégularité, l'état général du tronçon et l'emplacement dans la course.

Ces secteurs sont stratégiques pour les coureurs, car c'est surtout à partir de la trouée d'Arenberg que les écarts se forment. Mais c'est aussi là que tout peut basculer : chute, crevaison ou autre incident peuvent tout remettre en cause.

L'analyse de la cartographie associée à l'occurrence des secteurs met en avant le fait que le parcours semble se stabiliser depuis plusieurs années sur la deuxième partie de la course à partir de la Trouée d'Arenberg. Ceci s'explique par la proximité des secteurs avec la métropole de Lille où une forte pression s'est exercée sur la macadamisation des secteurs pavés. De cette façon, le circuit peut difficilement évoluer et contraint le tracé des organisateurs de la course.

Les numéros inscrits sur chaque secteur pavés correspondent aux numéros des secteurs pavés du tableau Excel joint en annexe.

Aujourd'hui, la course comprend environ 20 % de secteurs pavés sur la totalité du tracé.



Les pavés associés à la course de Paris-Roubaix



La Trouée d'Arenberg
©Jean-Pierre Gilson, photographe

L'histoire des pavés

Dans le Nord de la France, les routes sont pavées depuis la seconde moitié du XIX^{e} siècle, période étroitement liée au développement économique de la région. Les routes partiellement empierrées étaient difficilement praticables par mauvais temps, freinant ainsi l'essor économique. C'est ainsi qu'est née l'idée de les paver. La qualité du pavage dépendait toutefois de l'importance de la route : les grands axes, mieux entretenus, bénéficiaient d'un revêtement supérieur aux routes secondaires.

Toutefois, les pavés ne sont pas seulement liés à l'urbanisation. Ils sont également le reflet de l'importance du monde agricole. Historiquement, ces pavés témoignaient de la puissance économique des terres agricoles environnantes où les fermes prospéraient. Les fermiers fortunés utilisaient ces pavés pour améliorer l'accès à leurs terres et faciliter le transport des récoltes.

Cependant, l'industrialisation et les progrès techniques dans les revêtements, notamment avec l'apparition du macadam, ont mis le pavage traditionnel en difficulté. Ce matériau, offrant une meilleure praticabilité, exerce une forte pression sur le pavé, qui devient progressivement de plus en plus rare dans le tissu urbain. Vers 1951, l'État et les départements traversés par la course – Nord, Pas-de-Calais et Somme, ont commencé à remplacer les pavés par des revêtements bitumineux plus modernes, en utilisant des matériaux provenant des hauts fourneaux du Nord. Malgré leur robustesse, les pavés ont ainsi été abandonnés pour des raisons de coût élevé, de temps d'installation, et de vulnérabilité aux cycles de gel et dégel.

Néanmoins, depuis le début des années 90, une prise de conscience opère et met en avant l'aspect patrimonial indéniable de ces secteurs pavés de la part des usagers et des collectivités. Les pavés, en tant qu'éléments historiques et esthétiques, ont retrouvé une valeur symbolique. Des efforts sont faits pour conserver certaines chaussées pavées, notamment dans les

zones urbaines ou pour des chemins départementaux à faible circulation. Cela permet de maintenir un lien avec le passé tout en répondant aux exigences modernes de confort et de sécurité.



Secteur de Mons-en Pévèle

Son évolution au fil du temps : Au fil du temps, les routes pavées ont été entretenues et rénovées à plusieurs reprises, mais les pavés originaux sont souvent restés en place, ajoutant à l'aspect pittoresque un aspect historique, en lien avec la région. Certains tronçons pavés de Paris-Roubaix remontent à plusieurs centaines d'années. Ce patrimoine est aujourd'hui reconnu et préservé comme une partie intégrante de l'identité culturelle du Nord.

Un impact sur le cyclisme : Les pavés de « l'Enfer du Nord » ont acquis une renommée mondiale grâce à Paris-Roubaix. Ces pavés ont rapidement gagné une réputation redoutable parmi les coureurs, ajoutant un défi supplémentaire à une course déjà exigeante.La difficulté liée à leur surface irrégulière et bosselée fait de cette course une épreuve unique, qui attire chaque année les meilleurs cyclistes du monde.

Secteur de la Trouée d'Arenberg



Un symbole de tradition et de résilience : Les pavés de Paris-Roubaix sont devenus bien plus qu'un simple élément de la course cycliste ; ils sont devenus un symbole de tradition, de résilience et de détermination. Chaque année, des milliers de spectateurs se rassemblent le long des secteurs pavés pour voir les coureurs affronter ces tronçons mythiques. Malgré les défis techniques et économiques, les pavés continuent de représenter une partie essentielle du patrimoine routier et culturel du Nord.

L'histoire des pavés de Paris-Roubaix est étroitement liée à celle de la région du Nord de la France, et ces pavés ont joué un rôle crucial dans le développement de la course cycliste et dans la construction de son folklore légendaire. Leur préservation est aujourd'hui perçue comme une façon de préserver l'âme de la région, tout en offrant une expérience unique et intemporelle aux usagers et aux passionnés de cyclisme.

Les pavés, éléments matériels et symboliques

Provenance des pavés

Les pavés de Paris-Roubaix trouvent leur origine dans les carrières locales du Nord de la France, ainsi que dans certaines régions de Belgique, comme la Wallonie et la Flandre. Principalement en calcaire, grès, granit, pierre bleue ou porphyre, ils étaient extraits et taillés à la main avant d'être utilisés pour les routes et les rues de la région. Leur durabilité et leur résistance aux conditions climatiques extrêmes en ont fait un matériau de choix pour la construction des voies de communication.

Dès les premières éditions de la course, certains secteurs pavés ont été intégrés afin de rendre le parcours plus exigeant et spectaculaire. Ces tronçons offrent un défi particulier aux cyclistes, testant leur endurance, leur agilité et leur résistance. Au fil du temps, ils sont devenus emblématiques de Paris-Roubaix, contribuant à sa réputation de course la plus difficile du calendrier cycliste.

Les organisateurs sélectionnent soigneusement les secteurs pavés en fonction de leur état, de leur difficulté et de leur intérêt pour les spectateurs. Plus que de simples éléments du parcours, ces pavés incarnent l'histoire et la tradition de l'épreuve. Les techniques de pose et l'entretien des pavés renforcent la singularité de la course et lui confèrent une dimension historique et culturelle qui fait toute son identité.

Le pavé granit : une roche ignée qui est formée par le refroidissement du magma en profondeur. Sa résistance exceptionnelle résulte de sa composition cristalline et de sa structure interconnectée de minéraux tels que le quartz, le feldspath et le mica. Sa provenance est la Belgique et la Bretagne.



Le pavé grès : le pavé de grès trouve son origine dans les profondeurs des océans anciens. Sa résistance remarquable découle de sa formation à partir de grains de sable cimentés par des minéraux comme le quartz et la calcite. Sa provenance est le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique, notamment les Ardennes et la région de Mons.



La pierre bleue : la pierre bleue, également connue sous le nom de pierre calcaire ou de pierre de Belgique, trouve son origine dans des dépôts marins datant de millions d'années. Sa composition de carbonates de calcium, forme une structure solide et dense. Cette roche, façonnée par le temps et la pression, est prisée pour sa durabilité et sa beauté naturelle. Elle provient principalement de carrières en Belgique du côté de Soignies, Gaurain, Tournai.



Le porphyre : il s'agit d'une roche d'origine magmatique mise en place il y a environ 440 millions d'années. La composition chimique et minéralogique du porphyre joue un rôle déterminant dans la composition floristique de la végétation, moins acide. Il provient de Belgique (principalement Ardennes et région liégeoise).



Les pavés, éléments symboliques

Le pavé est devenu le symbole emblématique de la course de Paris–Roubaix. Depuis 1977, chaque vainqueur reçoit un pavé provenant des fameux secteurs traversés, incarnant à la fois la force, l'adversité et le patrimoine de la région. Cette initiative a été lancée pour marquer la défense des pavés menacés par la macadamisation croissante des routes entre Orchies et Roubaix.

C'est dans ce contexte que l'association *Les Amis de Paris-Roubaix* a été créée en 1977. Son président, Jean-Claude Vallaeys, alerte alors le préfet et demande la protection des secteurs pavés. Pour symboliser cet engagement, un trophée en forme de pavé est remis à chaque vainqueur de l'épreuve. Pesant entre 7 et 8 kg, ce trophée exige un dernier effort symbolique à l'arrivée, soulignant la difficulté de la course jusqu'au bout.



Philippe Gilbert, vainqueur de Paris-Roubaix en 2019



Trophée du vainqueur de la course édition 2023

La course et les pavés entre l'imagerie et le réel

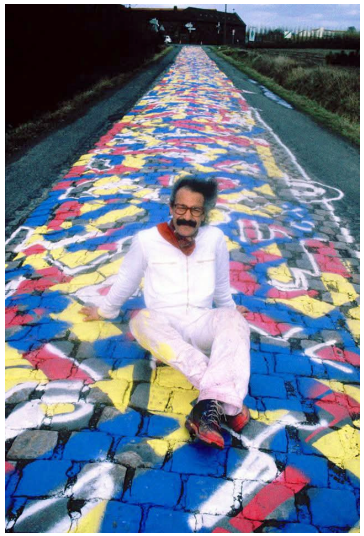


L'imagerie des pavés

Ces pavés ne sont pas seulement des obstacles physiques pour les coureurs, mais ils contribuent également à l'identité visuelle et à l'attrait de la course. Leur aspect pittoresque peut jouer un rôle important dans l'expérience globale des spectateurs et des coureurs, ajoutant une dimension esthétique à l'épreuve.

Universalité et intemporalité : Le charme des secteurs pavés peut être apprécié par tous, qu'on soit cycliste, amateur de patrimoine, photographe ou simple promeneur, et ce, indépendamment des variations annuelles du tracé de la course. Leur beauté brute et naturelle, intégrée dans le paysage rural ou urbain, offre une expérience visuelle unique qui transcende le temps et touche un public universel.

Attrait esthétique : Les secteurs pavés se distinguent par leur texture rugueuse et leurs lignes sinueuses qui traversent champs et villages. Le contraste entre ces routes historiques et l'environnement contemporain (routes asphaltées, bâtiments récents, véhicules modernes...) accentue leur charme et leur authenticité, en faisant des sujets particulièrement photogéniques et inspirants pour les artistes.



Les pavés de Paris-Roubaix,
par Mahjoub Ben Bella en 1986.

L'imagerie de la course

La course de Paris-Roubaix est l'une des épreuves les plus mythiques du cyclisme professionnel, reconnue pour son caractère épique et ses difficultés hors du commun. Son parcours met en scène des coureurs confrontés aux pavés rugueux du Nord de la France, affrontant boue, vent et effort extrême dans l'« Enfer du Nord ».



Crédits photo : bibliothèque numérique ville de Roubaix

Photographies et vidéos illustrent ces défis : les cyclistes, marqués par l'effort, sont couverts de boue et témoignent de la détermination nécessaire pour franchir ces secteurs pavés.

Au-delà du sport, la course possède une dimension pittoresque : les pavés anciens s'insèrent dans des paysages de campagne et des villages typiques, créant des images visuelles uniques. Les spectateurs, présents dans des lieux emblématiques comme



Crédits photo : bibliothèque numérique ville de Roubaix

le secteur d'Arenberg, contribuent à l'atmosphère festive et passionnée de l'épreuve.

Ainsi, l'iconographie de Paris-Roubaix combine drame sportif et esthétique brute, capturant l'essence de cette course où courage, effort et beauté des paysages se rejoignent sur les pavés de l'Enfer du Nord.

Le Paris-Roubaix raconté

Pain d'alouette est une bande dessinée écrite et illustrée par Christian Lax, publiée en 2009. Elle mêle la passion du cyclisme à l'histoire ouvrière, plongée dans les entrailles des mines du Nord. Le récit se situe en 1919 et fait du vélo, à travers la course de Paris-Roubaix, une métaphore de la souffrance et de la dignité des humbles. La dureté des pavés et de l'épreuve révèle la persévérance des coureurs et inspire un jeune mineur, pour qui la course devient une véritable révélation.



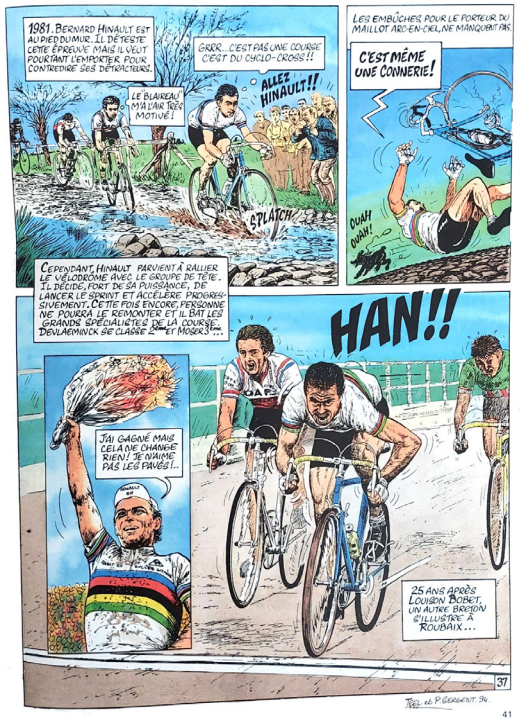
Extrait de la BD de Christian Lax : Pain d'alouette, Ed. Futuropolis, 2011

À travers ce récit, Christian Lax participe à la mémoire de Paris-Roubaix, nourrissant la légende et l'imaginaire de l'« Enfer du Nord ». La bande dessinée va au-delà de la simple course, en retranscrivant également la condition ouvrière et les valeurs sociales qui y sont associées. On y retrouve la mémoire de certains lieux emblématiques du parcours, comme la célèbre trouée d'Arenberg.

Ainsi, Pain d'alouette contribue à la diffusion de l'histoire ouvrière via le cyclisme et illustre plus largement le rôle fédérateur du sport comme vecteur de valeurs sociales et culturelles.

La bande dessinée Les héros de Paris-Roubaix, écrite par Pascal Sergent et illustrée par Christian Teel, a été publiée en 1992. Depuis sa création en 1896, Paris-Roubaix fascine les cyclistes et les passionnés de sport, et cette fascination perdure depuis plus d'un siècle. La course, unique en son genre, est à la fois dangereuse et célébrée dans le monde entier. Un des vainqueurs du vélodrome résume bien cette expérience : « Avant, j'étais un coureur. Après Paris-Roubaix, je suis devenu un héros ! »

Cet ouvrage rend hommage à ces héros, en présentant 84 vainqueurs de la mythique épreuve, chacun figurant sur le « haut du pavé ».



Extrait de la BD Christian Teel : Les héros de Paris-Roubaix, Ed. Les Lumières de Lille, 2017

Les images du duo d'illustrateurs Tchèques Tomski et Polanski



Paris-Roubaix
(Visuel par Tomski & Polanski)



La chute et le danger sont consubstantiels à Arenberg.
(Visuel par Tomski & Polanski)



La Trouée d'Arenberg, un enfer au coeur de l'Enfer du nord. (Visuel par Tomski & Polanski)



Arenberg, voyage au cœur de l'enfer. (Visuel par Tomski & Polanski)

Les affiches de Paris-Roubaix

L'image fictive ou même réelle de la course a inspiré de nombreuses affiches officielles, promotionnelles ou premières pages de magazines (par des équipes cyclistes). Ces affiches, qui varient chaque année, témoignent des changements stylistiques, des choix de couleurs et des éléments symboliques qui ont marqué l'histoire de la course.

Les premières affiches de Paris-Roubaix, au début du XX^{e} siècle, reflétaient le style artistique de l'époque. Elles étaient souvent caractérisées par des illustrations dessinées à la main, utilisant des techniques de lithographie. Les couleurs étaient limitées, principalement en raison des contraintes techniques de l'impression de l'époque, et les affiches étaient dominées par des tons sépia ou monochromes avec des touches de rouge, de bleu ou de vert pour attirer l'attention. Les graphismes mettaient en avant des cyclistes en action, symbolisant l'effort et l'endurance, souvent dans des décors ruraux évoquant les routes pavées de la course.

À mesure que la technologie d'impression progressait, les affiches de Paris-Roubaix ont commencé à adopter des palettes de couleurs plus riches et variées. Les années 60 et 70 ont vu une influence notable du design moderne avec des typographies plus audacieuses et des compositions graphiques plus dynamiques. Les affiches de cette période jouaient souvent avec des contrastes de couleurs vives et des motifs géométriques. Le cycliste restait au centre de l'affiche, mais les arrière-plans devenaient plus stylisés, mettant en scène les célèbressecteurs pavés de manière abstraite. Les années 90 et 2000 ont marqué une transition vers des designs plus épurés et contemporains. Les affiches utilisaient souvent des photographies en haute résolution de cyclistes et des scènes de course, combinées avec des éléments graphiques modernes. Les couleurs sont devenues plus subtiles et raffinées, avec une prédilection pour des palettes de gris, de bleu foncé et de blanc, reflétant peut-être la dureté et l'austérité des pavés nordistes. Les typographies sont devenues plus variées, allant du classique au moderne, souvent en fonction de la tendance de design de l'année.



Magazine Miror Sprint édition de 1964



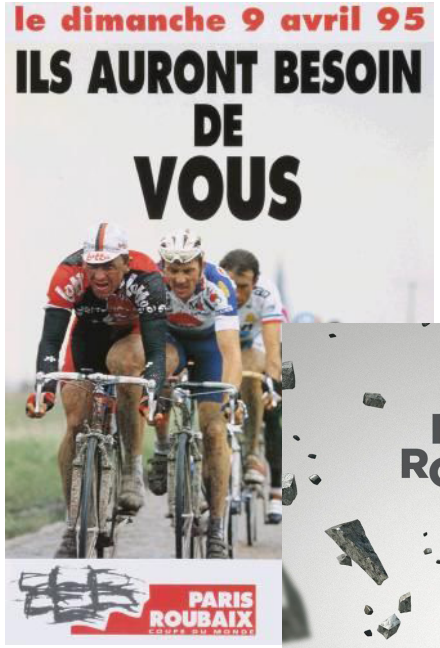
Affiche officielle édition 1998

Le choix des couleurs sur les affiches de Paris-Roubaix a toujours été crucial pour transmettre l'ambiance et l'essence de la course. Les tons terreux comme le brun, le gris et le noir sont fréquemment utilisés pour représenter les pavés et la poussière, symbolisant la difficulté et la rudesse du parcours. Les couleurs vives comme le rouge et le jaune apparaissent souvent pour attirer l'attention et évoquer l'énergie et l'excitation de la course. Les nuances de bleu, parfois utilisées, peuvent rappeler le ciel clair d'un jour de course, tandis que les verts évoquent la campagne traversée par les cyclistes.

Les pavés sont un élément omniprésent et symbolique dans les affiches de Paris-Roubaix. Ils sont représentés de différentes manières, allant des illustrations détaillées aux motifs stylisés et abstraits. Ces pavés incarnent l'essence même de la course, célèbre pour ses secteurs pavés difficiles qui mettent les coureurs à l'épreuve. Leur présence sur les affiches renforce l'identité unique de Paris-Roubaix, rappelant constamment aux spectateurs la spécificité et la difficulté de cette épreuve mythique.

En plus des pavés, d'autres éléments symboliques récurrents incluent les vélos et les cyclistes, souvent représentés dans des positions de course ou d'effort extrême. Ces images soulignent la ténacité et la détermination nécessaires pour triompher dans Paris-Roubaix. Les paysages ruraux, parfois présents en arrière-plan, évoquent la traversée des champs et des villages du nord de la France, ancrant la course dans son terroir unique.

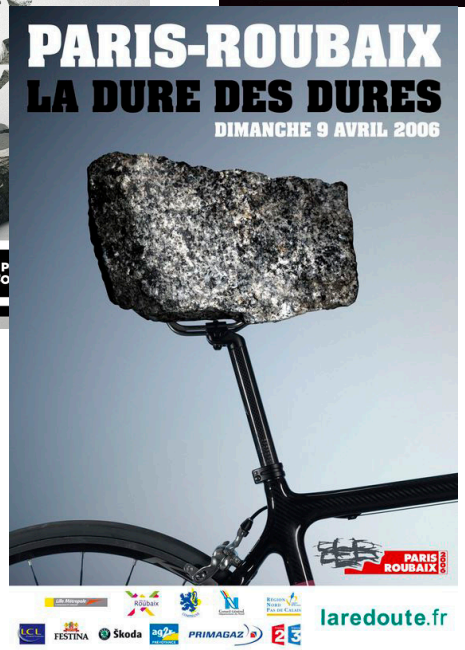
Les affiches officielles de Paris-Roubaix offrent un riche aperçu de l'évolution graphique et stylistique de la course au fil des décennies. De la simplicité des premières illustrations à la sophistication des designs modernes, ces affiches reflètent non seulement les tendances artistiques de leur époque mais aussi l'essence intemporelle de la course. Par le choix des couleurs, l'utilisation symbolique des pavés et la représentation des cyclistes, elles capturent l'esprit et l'endurance qui définissent Paris-Roubaix, perpétuant ainsi la légende de «l'Enfer du Nord».



Affiche officielle édition 1995



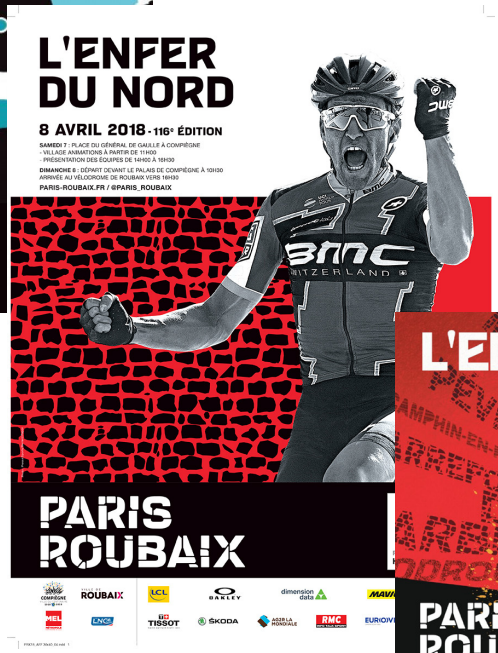
Affiche officielle édition 2012



Affiche officielle édition 2006



Affiche officielle première édition féminine 2021



Affiche officielle édition 2018



Affiche officielle édition 2024

La course aujourd'hui



De Hornaing à Wandignies Hamage
©Jean-Pierre Gilson, photographe

L'impact touristique, économique et social de la course

L'analyse historique précédente a mis en évidence l'importance de la course et l'événement qu'elle constitue depuis sa création, ainsi que son évolution, tant dans son tracé que dans la place qu'elle occupe aujourd'hui dans le monde du cyclisme. Aujourd'hui elle est devenue une course d'envergure mondiale qui génère des impacts significatifs sur plusieurs plans : touristique, économique, local et sportif.

Sur le plan touristique, Paris-Roubaix joue un rôle crucial. Chaque année, des milliers de spectateurs affluent vers la région des Hauts-de-France pour assister à cette course légendaire. Parmi eux, un nombre important de touristes internationaux viennent non seulement pour l'épreuve elle-même, mais aussi pour découvrir les charmes de la région. Les secteurs pavés emblématiques et



Dans la Trouée d'Arenberg © AFP

l'atmosphère unique de la course attirent les fans de cyclisme du monde entier. De plus, la diffusion internationale de l'événement apporte une visibilité considérable à la région, stimulant ainsi l'intérêt touristique au-delà des frontières nationales. La télévision a ainsi largement contribué à populariser cette course-événement : pour les spectateurs, la suivre à l'écran revient presque à participer à l'épreuve et à partager l'épopée.

L'impact économique de Paris-Roubaix est également significatif. L'afflux de spectateurs génère des retombées importantes pour l'économie locale, notamment dans les secteurs de l'hébergement, de la restauration et du commerce. Les hôtels, restaurants et autres activités de services bénéficient ainsi d'une augmentation temporaire mais notable de la fréquentation. Par ailleurs, l'organisation de la course mobilise de nombreux acteurs et génère des emplois, temporaires ou permanents, dans des domaines variés tels que la sécurité, la logistique ou l'accueil.. L'événement peut également attirer des investissements pour améliorer les infrastructures locales, comme les routes et les installations touristiques, ce qui profite à long terme à la communauté locale.

Un élément incontournable de Paris-Roubaix est la caravane publicitaire. Composée de véhicules aux effigies de différentes marques, la caravane précède les coureurs sur le parcours, distribuant des produits promotionnels aux spectateurs. Ce spectacle itinérant ajoute une dimension festive à l'événement et constitue un puissant outil de marketing pour les marques participantes, augmentant leur visibilité et leur engagement avec le public.

À l'échelle locale, Paris-Roubaix est un vecteur de fierté et d'identité. Les habitants des Hauts-de-France sont souvent très attachés à cette course historique et participent activement à son organisation et à son déroulement. Paris-Roubaix a permis aux communes de redorer une image quelque peu archaïque que représentaient les pavés en une certaine fierté, le moyen de mettre en valeur le caractère singulier de ces chemins. Cet engagement



Caravane Publicitaire sur la course de paris-Roubaix le 03/10/2021
© Fabien Boukla

renforce le tissu social et le sentiment d'appartenance à la région.

L'arrivée de Paris-Roubaix Femmes a ajouté une nouvelle dimension à l'événement. Inaugurée en 2021, cette version féminine de la course a immédiatement gagné en popularité. Elle offre aux cyclistes féminines l'opportunité de faire leur preuve sur le même parcours légendaire que leurs homologues masculins, renforçant ainsi la visibilité et la reconnaissance du cyclisme féminin. Cet ajout a également élargi l'attrait de l'événement, attirant un public encore plus large et diversifié.

Enfin, **l'impact sportif** de Paris-Roubaix est considérable. En tant que l'une des courses les plus prestigieuses du calendrier cycliste, une victoire sur cette épreuve est particulièrement valorisée par les coureurs professionnels, comme évoqué précédemment. Elle constitue ainsi un objectif majeur pour les équipes et les athlètes, contribuant à maintenir un très haut niveau de compétition.



Paris-Roubaix femmes - 2023
DR Thomas Maheux / ASO



Sonny Colbrelli a remporté l'édition de Paris-Roubaix 2021.
Photo SIPA/Simon GILL

La popularité de Paris-Roubaix a suscité la mise en place de Paris-Roubaix challenge, une cyclosportive pour les amateurs empruntant tout ou partie des secteurs pavés, attirant ainsi des milliers de personnes passionnées de vélo. Cela a suscité également la mise en place par le club de vélo de Roubaix, durant plusieurs années, du mini Paris-Roubaix, une course destinée aux jeunes cyclistes de 6 à 12 ans, empruntant les derniers secteurs pavés de la course. Par ailleurs, les conditions difficiles de la course poussent les équipes et les fabricants de vélos à innover en matière de matériel et de techniques, ce qui profite ensuite à l'ensemble de la communauté cycliste.

De cette façon la course exerce une influence profonde et positive sur le tourisme, l'économie, la communauté locale et le sport. Cet événement emblématique, enrichi par la caravane publicitaire et l'arrivée de Paris-Roubaix Femmes, continue de renforcer l'attractivité de la région des Hauts-de-France, de stimuler son économie, de consolider son identité locale et d'enrichir son patrimoine sportif.

Bien qu'une disparition progressive des secteurs pavés se soit poursuivie depuis les années 1950, la fin des années 1990 marquent un tournant dans la perception qu'en ont les élus. Les pavés ne sont alors plus seulement envisagés comme un revêtement contraignant pour la circulation automobile, mais comme un patrimoine à préserver et à valoriser, témoins de l'époque industrielle du XIXe siècle et vestiges historiques d'un territoire forgé par le travail et l'industrie, portés par l'engouement populaire, la ferveur croissante des spectateurs et l'attractivité grandissante de Paris-Roubaix sur la scène cycliste internationale.

Les acteurs de Paris-Roubaix

ASO

Amaury Sport Organisation (ASO) ASO est la société organisatrice de Paris-Roubaix. Créée en 1992, cette entreprise est aujourd'hui l'un des principaux acteurs mondiaux de l'organisation d'événements sportifs, notamment dans le domaine du cyclisme, où elle organise également le Tour de France et Paris-Nice.

Dans le cadre de Paris-Roubaix, ASO joue un rôle central dans la conception et la mise en œuvre de l'épreuve : définition du parcours, sélection des secteurs pavés, coordination logistique, sécurisation de l'événement et organisation de la couverture médiatique. Le choix des secteurs pavés, éléments emblématiques de la course, repose sur un équilibre entre le respect de la tradition, l'exigence sportive et les impératifs de sécurité.

Par ailleurs, ASO assure la promotion et la diffusion internationale de la course en partenariat avec de nombreux médias, contribuant ainsi à sa forte visibilité et à son rayonnement. Par son expérience et son expertise, l'organisation participe pleinement à faire de Paris-Roubaix une épreuve majeure du calendrier cycliste mondial.

L'association des amis de Paris-Roubaix



L'Association des Amis de Paris-Roubaix (APRx) est une organisation dédiée à la préservation et à la promotion de la course cycliste de Paris-Roubaix. Fondée dans le but de soutenir cette épreuve légendaire, l'association rassemble des passionnés de cyclisme, des bénévoles et des acteurs locaux qui partagent un intérêt commun pour cette course emblématique.

Depuis sa création, l'association joue un rôle clé dans la préservation de la tradition de la course et contribue à son développement. Elle participe à des projets visant à améliorer l'expérience des spectateurs et des participants, tout en collaborant étroitement avec les autorités locales, les entreprises et les partenaires pour garantir le succès durable de Paris-Roubaix. De plus, l'association s'investit dans des initiatives de développement durable afin de minimiser l'impact environnemental de la course sur les régions traversées.

Son action se décline en trois domaines principaux :

- Entretien et restauration des pavés : L'association coordonne un plan pluriannuel pour maintenir et restaurer les pavés emblématiques de la course.
- Promotion de l'image : Elle honore les anciens vainqueurs de la course lors de la remise du célèbre trophée, un pavé monté sur socle, et organise diverses expositions et manifestations célébrant l'histoire et l'impact de la course.
- Gestion d'archives : L'association conserve et expose une riche collection de documents et objets liés à la course, notamment dans un petit musée au vélodrome de Roubaix.

L'Association des Amis de Paris-Roubaix, par son engagement actif dans des actions de pérennisation, de sensibilisation et d'éducation sur l'histoire du cyclisme et de la course, contribue à la préservation de la tradition et au rayonnement de cette course emblématique.

Paris-Roubaix et le tour des Flandres

Dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion et de valorisation du futur site classé, une analyse comparative est réalisée entre Paris-Roubaix et le Tour des Flandres, deux des classiques les plus prestigieuses du calendrier professionnel. Cette comparaison porte sur leur histoire, leur niveau de difficulté sportive, leur éventuel statut de protection, leur mise en valeur pour le cyclotourisme sur des parcours permanents, ainsi que leurs modalités d'entretien et de gestion

Histoire et Tradition

Le Tour des Flandres, fondé en 1913, est l'une des plus anciennes courses cyclistes du monde. Il s'est rapidement imposé comme l'un des monuments du cyclisme. Sa réputation repose sur ses ascensions brutales et ses pavés emblématiques, ainsi que sur son parcours sinueux à travers les paysages pittoresques de la Flandre belge. Paris-Roubaix, quant à lui, est né en 1896 et s'est construit sur les traces des premières courses de longue distance, visant à tester les limites physiques et mentales des coureurs. Surnommée«l'Enfer du Nord», Paris-Roubaix est célèbre pour ses sections pavées redoutables, parsemées de tranchées et de chemins défoncés, qui ont valu à la course sa réputation de plus grande épreuve cycliste d'un jour au monde.

Le Tour des Flandres, créé en 1913, est l'une des plus anciennes et emblématiques classiques cyclistes du monde, inscrite durablement dans l'identité sportive et culturelle de la Flandre belge. Il a été initialement conçu comme un moyen de promouvoir le journal sportif «Sportwereld». Surnommé Vlaanderens Mooiste (« la plus belle des Flandres »), il célèbre depuis plus d'un siècle la confrontation des coureurs avec des monts souvent pavés et des côtes abruptes.

Paris-Roubaix, née en 1896, s'est construite autour d'une idée similaire d'épreuve d'endurance et de capacité à surmonter un défi extrême. Son parcours à travers les pavés rugueux du Nord



Le Tour des Flandres
La montée de MUUR-KAPELMUUR ou Mur de Grammont



Paris-Roubaix - La trouée d'Arenberg

de la France – les fameux « secteurs pavés » – lui a valu le surnom d'*Enfer du Nord* et une réputation unique dans le cyclisme

Volet sportif

Les deux courses sont extrêmement exigeantes, mais leur difficulté repose sur des caractéristiques différentes :

- le Tour des Flandres combine des montées raides de plus de 20 %, des côtes pavées et des routes sinueuses, mettant à l'épreuve la puissance, l'endurance et la technique dans des portions successives de relief varié.
- Paris-Roubaix, quant à lui, se déroule essentiellement sur un relief plat, mais ses secteurs pavés très irréguliers et éprouvants, composés de pierres inégales, tranchées et surfaces dégradées, infligent des vibrations extrêmes et testent durablement la capacité des coureurs à maintenir leur rythme et leur concentration.

Bien que les deux classiques soient considérées parmi les plus difficiles du calendrier, les sources de difficulté ne sont pas les mêmes : les pavés et les monts sont centraux pour le Tour des Flandres, tandis que la quantité, l'état et l'irrégularité des pavés sont des éléments distinctifs de Paris-Roubaix.

Mise en valeur des parcours

Dans les Flandres belges, les routes qui accueillent le Tour des Flandres sont largement utilisées par les cyclotouristes : des itinéraires balisés (boucles aux couleurs dédiées) permettent de parcourir une grande partie des secteurs pavés et des monts légendaires tout au long de l'année, avec des infrastructures d'accueil bien développées.

Des événements cyclosportifs et des randonnées reprennent aussi des portions du parcours ou des versions simplifiées destinées aux amateurs, avec une forte affluence à chaque printemps.

En France, les secteurs pavés de Paris-Roubaix ne sont pas balisés spécifiquement pour les cyclotouristes de façon permanente comme en Belgique. Cependant, des initiatives territoriales contribuent à leur valorisation : par exemple, le département du Nord (59) a mis en place une véloroute/voie verte Paris-Roubaix qui emprunte plusieurs secteurs pavés et relie différents points d'intérêt pour les cyclistes (hébergements, services, attractions). Par ailleurs, de nombreuses épreuves cyclosportives, telles que le Paris-Roubaix Challenge (accessible à tous, 24 heures avant les cyclistes professionnels), le Paris-Roubaix Cyclotourisme route ou VTT, proposent des parcours sur les secteurs pavés emblématiques pour les amateurs, avec différentes distances et degrés d'exigence technique.

Ces usages valorisent les pavés comme patrimoine sportif et touristique, mais ils ne correspondent pas à un balisage cyclotouristique permanent généralisé, contrairement à certaines pratiques en Flandre.

Gestion et entretien des secteurs pavés

Pour Paris-Roubaix, l'entretien des secteurs pavés est assuré par un ensemble d'acteurs locaux : les communes et intercommunalités concernées, parfois avec l'aide d'associations (comme Les Amis de Paris-Roubaix) et des établissements agricoles ou lycées professionnels qui participent à la restauration et la préservation des chemins pavés pour permettre le passage des cyclosportives et de la course elle-même.

En Belgique, même si les secteurs pavés du Tour des Flandres ne sont pas nécessairement l'objet d'un entretien centralisé spécifique lié à la course, ils sont intégrés dans le réseau routier local et bénéficient d'une gestion classique de voirie par les autorités locales. Ils sont aussi utilisés quotidiennement par les habitants et par les cyclotouristes : l'existence de boucles cyclistes balisées implique une certaine maintenance des itinéraires, du balisage et de l'information touristique autour de ces tronçons.

Diagnostic paysager





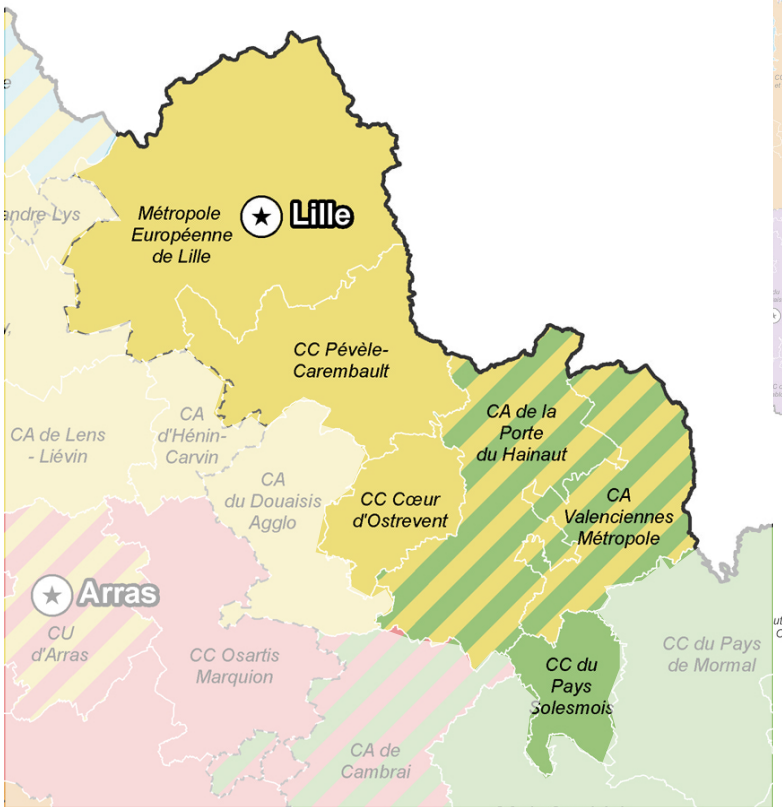
Hornaing à Wandignies-Hamage
© Jean-Pierre-Gilson Photographe

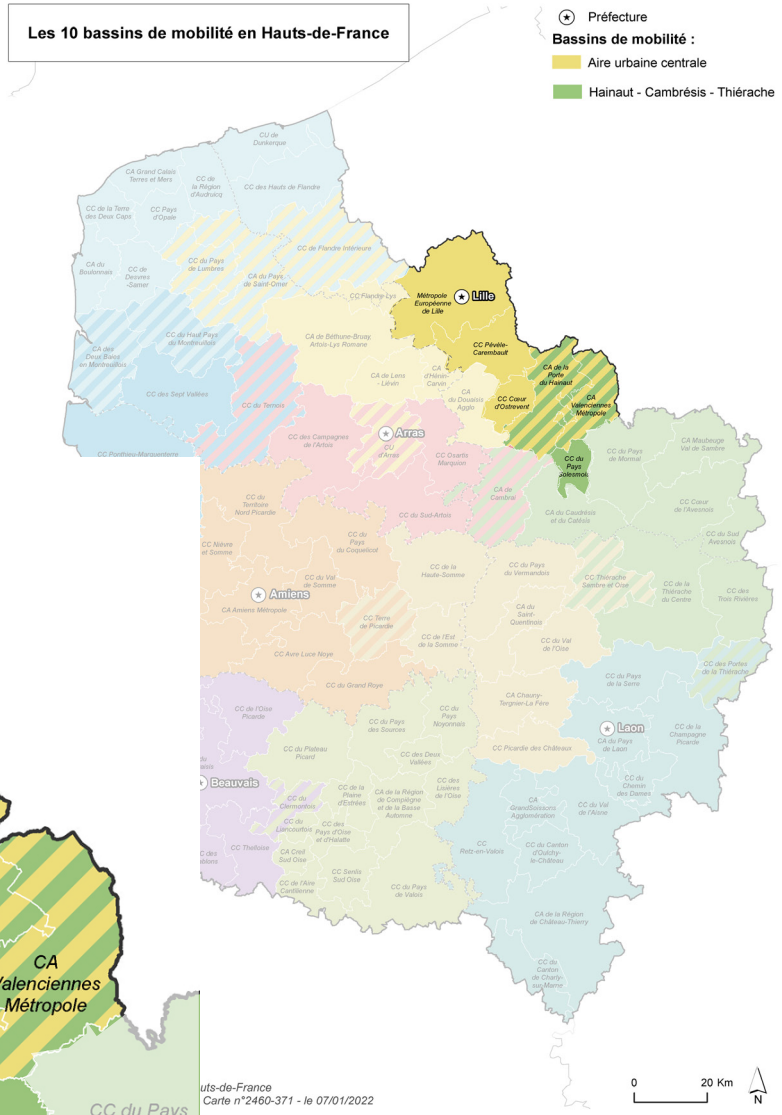
L'étude de classement retient l'année 1968 comme année de référence, date à laquelle le parcours de Paris-Roubaix a été renforcé, totalisant 56,6 km de secteurs pavés.

Le périmètre d'analyse se concentre donc sur 134 secteurs identifiés à partir des différentes éditions depuis cette date, sur la base des documents transmis par ASO. Ces secteurs ont fait l'objet d'une évaluation approfondie selon une approche paysagère. Le tableau de ces secteurs se trouve en annexe.

Les territoires traversés

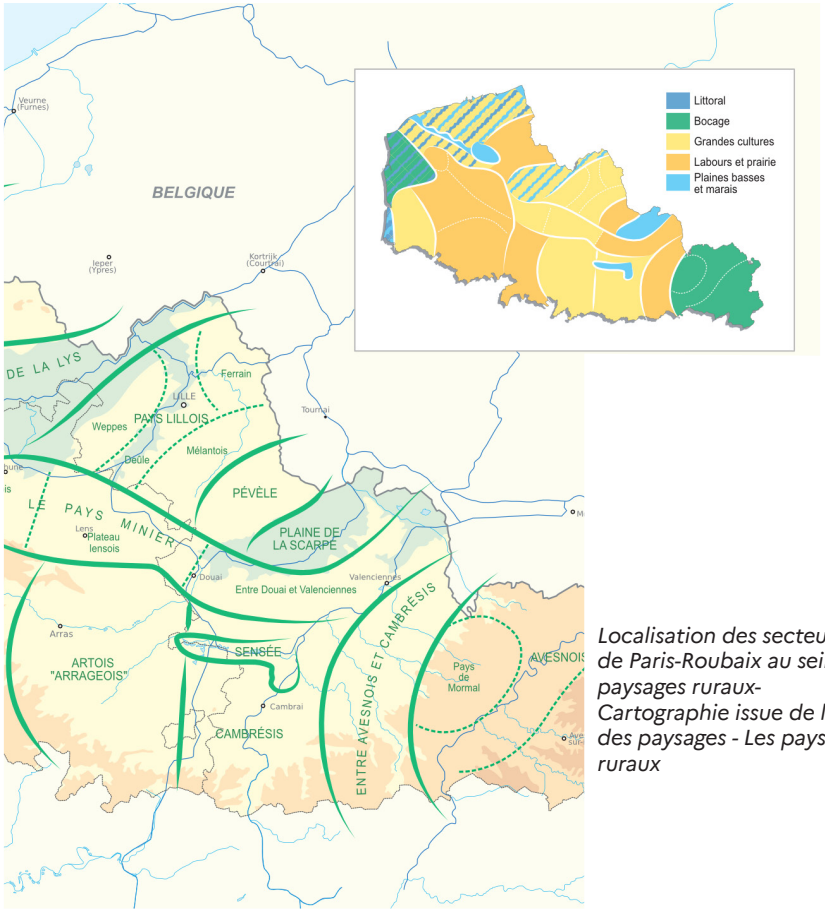
Le parcours de Paris-Roubaix traverse des paysages emblématiques du nord de la France, mêlant zones rurales et industrielles. À travers les secteurs pavés, il traverse notamment le Cambrésis et l'Avesnois, la plaine de la Scarpe et la Pévèle, le Pays Lillois, pour se terminer à Roubaix. Ce tracé exigeant met à l'épreuve la résilience des coureurs tout en offrant aux spectateurs un spectacle vivant dans un cadre pittoresque et chargé d'histoire.





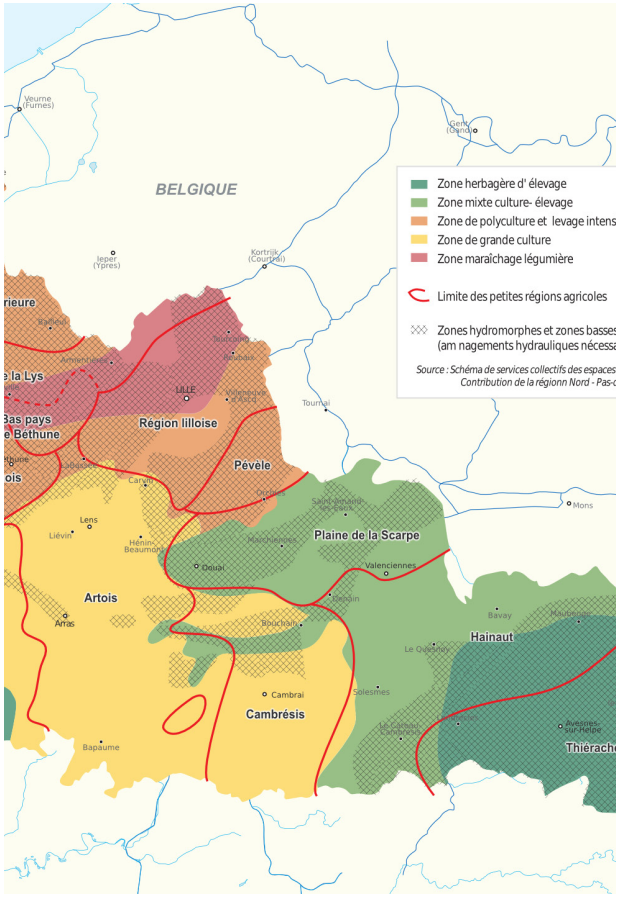
Des paysages majoritairement agricoles

Les régions agricoles du Nord – Pas-de-Calais, caractérisées par des sols fertiles et une société rurale dynamique, se sont adaptées à un modèle de production intensive, déjà présent dès le XIXe siècle. Du Sud au Nord et d'Est en Ouest, ce modèle a démontré son efficacité, tout en laissant subsister des territoires préservant leur identité propre. Les bocages de l'Avesnois, la plaine de la Scarpe ou certains fonds de vallées conservent ainsi des prairies d'un vert intense, qui seront détaillées dans la suite de cette analyse.



Localisation des secteurs pavés de Paris-Roubaix au sein des paysages ruraux- Cartographie issue de l'Atlas des paysages - Les paysages ruraux

Les secteurs pavés de Paris-Roubaix traversent des types d'occupation du sol variés. La majorité se situe sur des espaces cultivés, ponctués de prairies autour des villages. Certains secteurs franchissent de vastes étendues agricoles, tandis que d'autres traversent des zones urbaines ou minières intégrant des espaces agricoles. La Trouée d'Arenberg constitue une exception notable, traversant la forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers.



Localisation des secteurs pavés de Paris-Roubaix au sein des petites régions agricoles Cartographie issue de l'Atlas des paysages - Une approche agricole

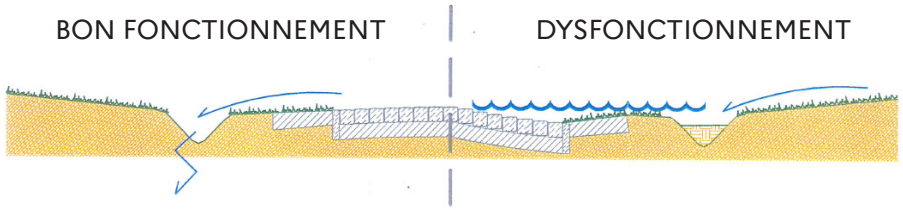
Topographie des secteurs pavés

Les différents profils rencontrés :

Stagnation des eaux pluviales



Secteur d'Haveluy

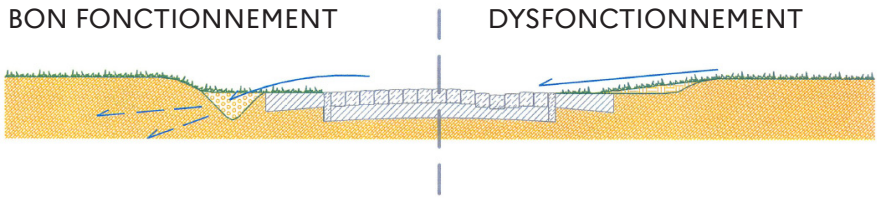


Fossé non entretenu, absence d'évacuation immédiate

Section de pavés avec ornières



De Bourghelles à Wannehain



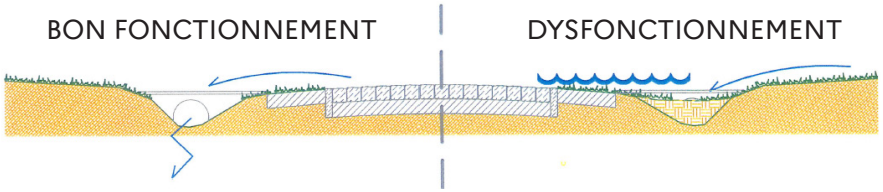
Bas-côté non drainant, enfoncement de l'accotement

Les différents profils rencontrés (2) :

Entrée/sortie de champs



Secteur de Viesly

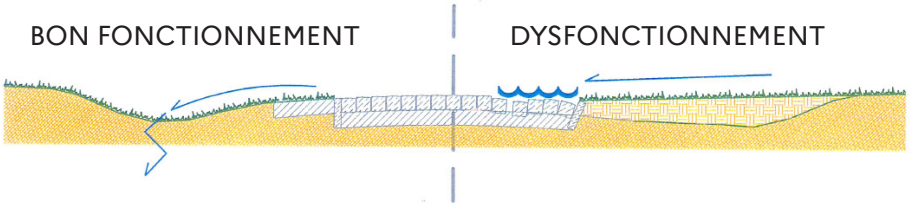


Fossé comblé, drainage inexistant

Route dégradée



Secteur de Vertain



Manque de bordure du bas-côté, déformation transversale de freinage

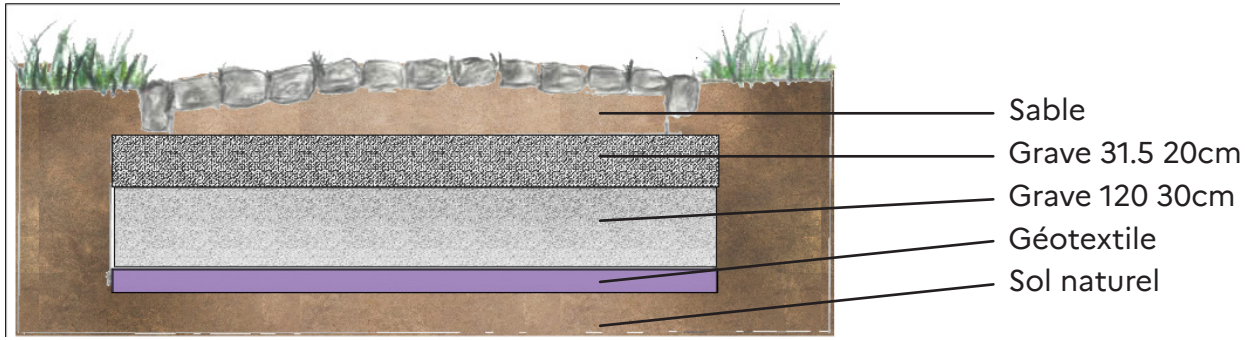
Technique de pose des pavés

La pose des pavés sur les secteurs pavés de Paris-Roubaix nécessite un savoir-faire particulier. Les pavés sont généralement posés à la main, avec une attention minutieuse portée à l'alignement et à la stabilité. Pour assurer une surface légèrement bombée et uniforme, les pavés sont souvent scellés avec du sable ou du mortier, ce qui les rend encore plus redoutables pour les coureurs, en particulier par temps humide où la boue peut s'accumuler entre les pierres. Certains chantiers école ont lieu pour restaurer certains tronçons qui deviennent dangereux pour les cyclistes. Il s'agit des écoles horticoles de Lomme et de Raismes.

La restauration des différents secteurs prend en compte le niveau de difficulté octroyé à chacun des secteurs.Ce niveau de difficulté se traduit par une note allant jusqu'à cinq étoiles.



Intervention d'étudiants de l'école horticole de Raismes dans le cadre de la restauration d'un secteur pavé



Analyse paysagère



Carrefour de l'arbre
© Jean-Pierre-Gilson Photographe

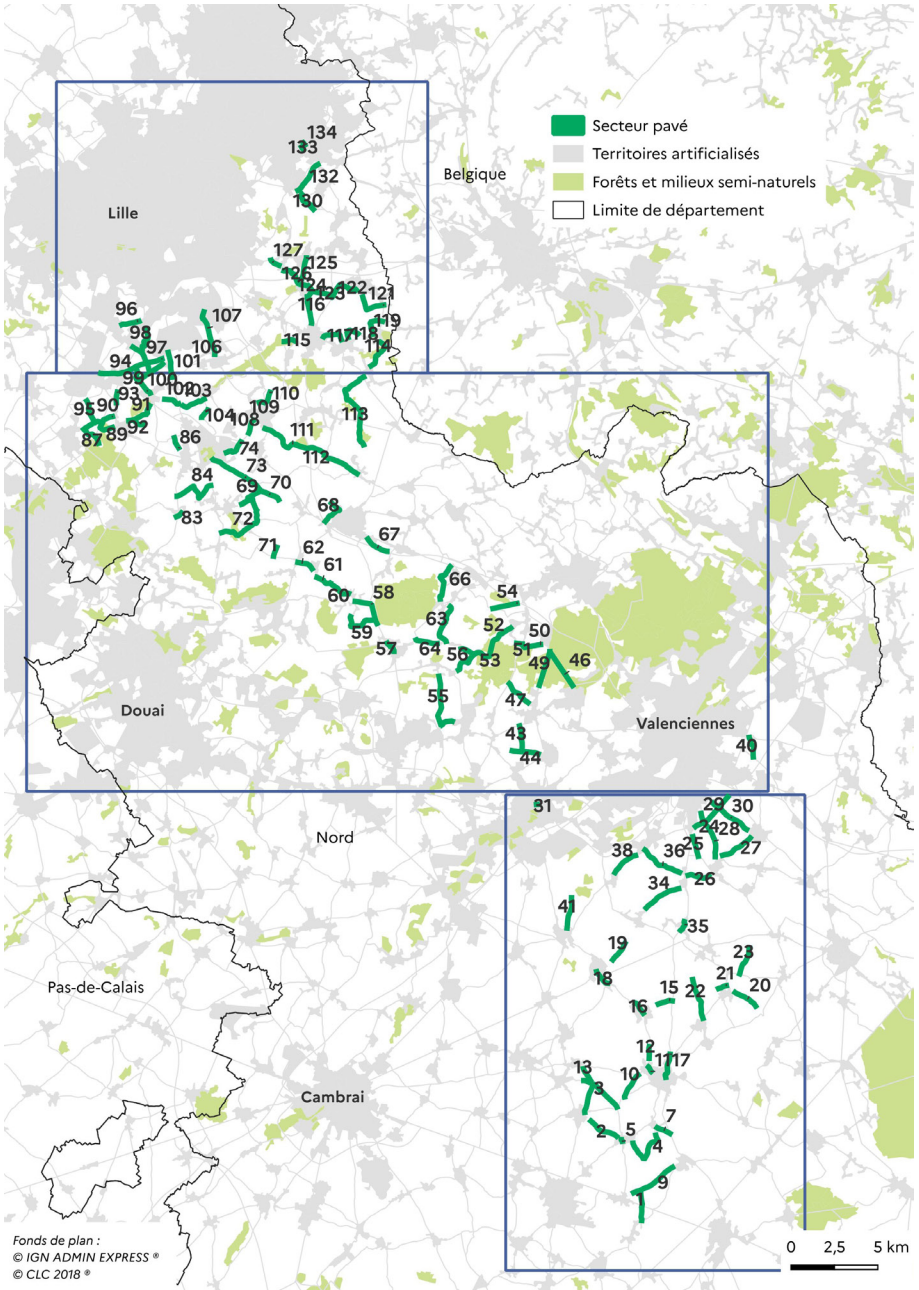
Les entités paysagères traversées

La course de Paris-Roubaix sillonne des paysages qui reflètent la région des Hauts-de-France, des plaines agricoles, des villages, des forêts, des zones plus urbaines. Dans ces paysages relativement plats, des éléments font appels, un bosquet, la route qui serpente comme une colonne vertébrale. Mais ce qui persiste c'est l'ouverture sur le monde rural qu'offrent ces voies agricoles.

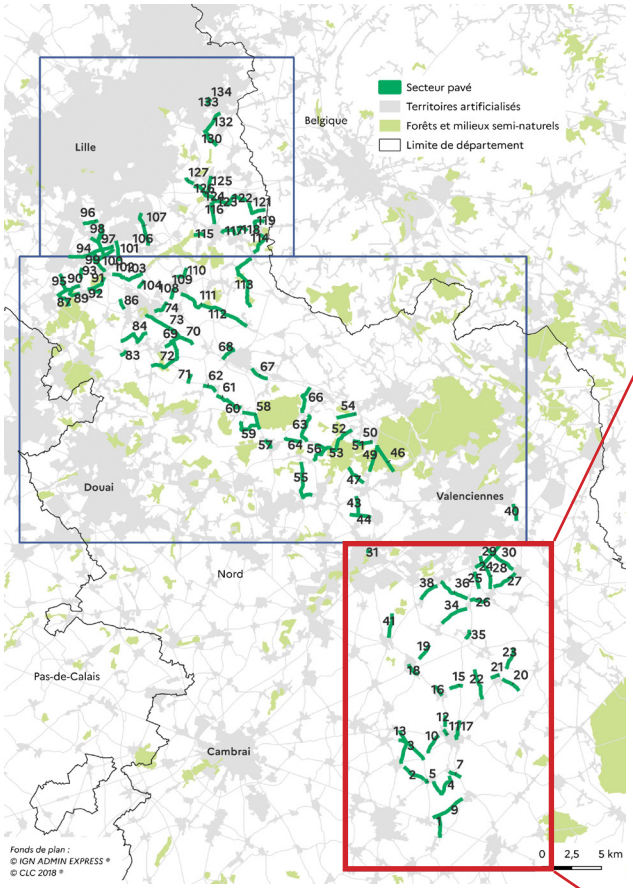
L'analyse sur le contexte paysager propose de scinder le tracé et l'ensemble des 134 secteurs pavés empruntés depuis 1968 par le biais de trois zooms qui favoriseront une analyse plus fine des différents secteurs et de leurs contextes proches.

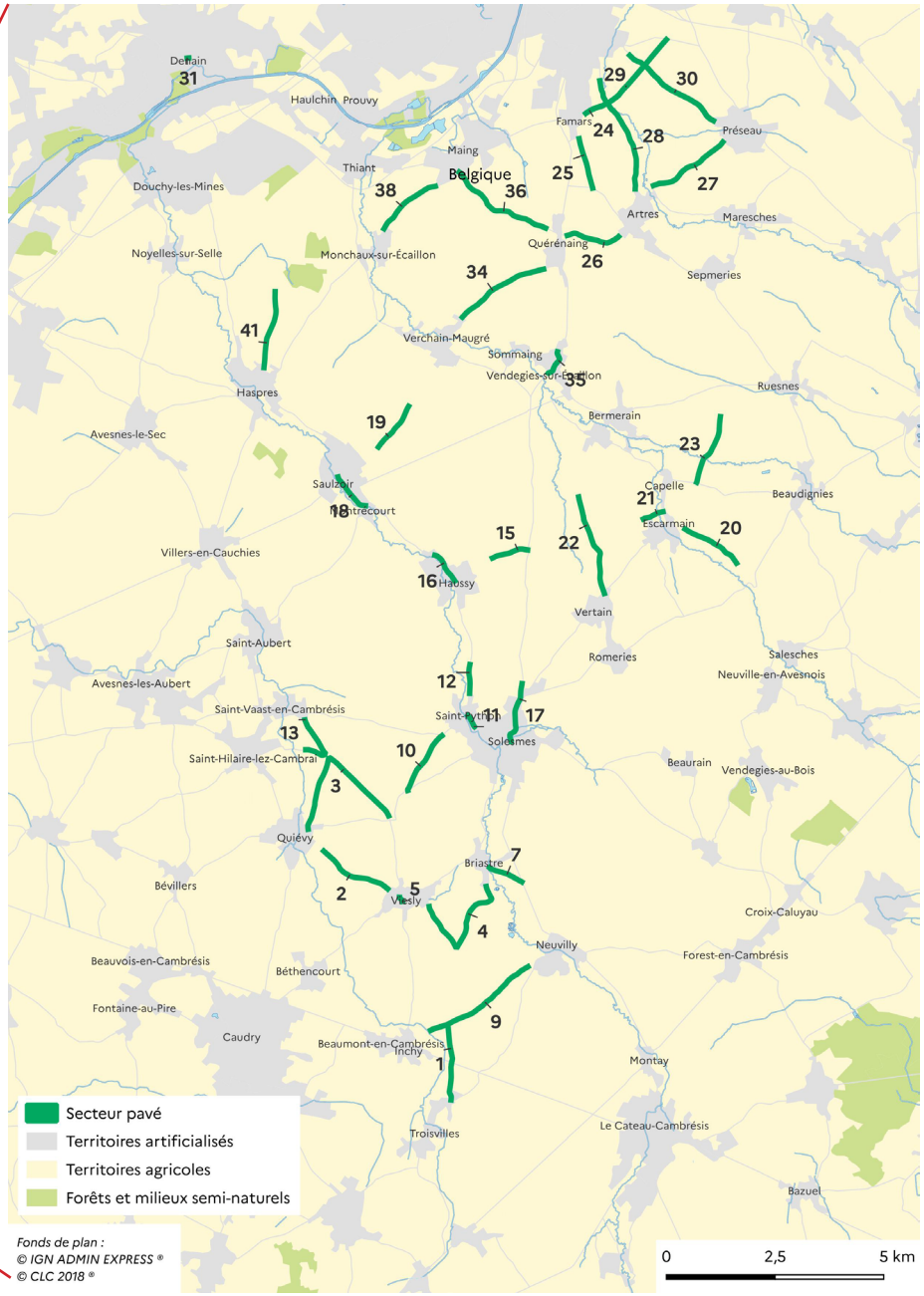
Ci-contre une cartographie générale repérant l'ensemble des zooms proposés.

Nous passerons ainsi des entités paysagères du Cambrésis au Valenciennois, de la plaine de la Scarpe à la Pévèle puis au pays lillois.

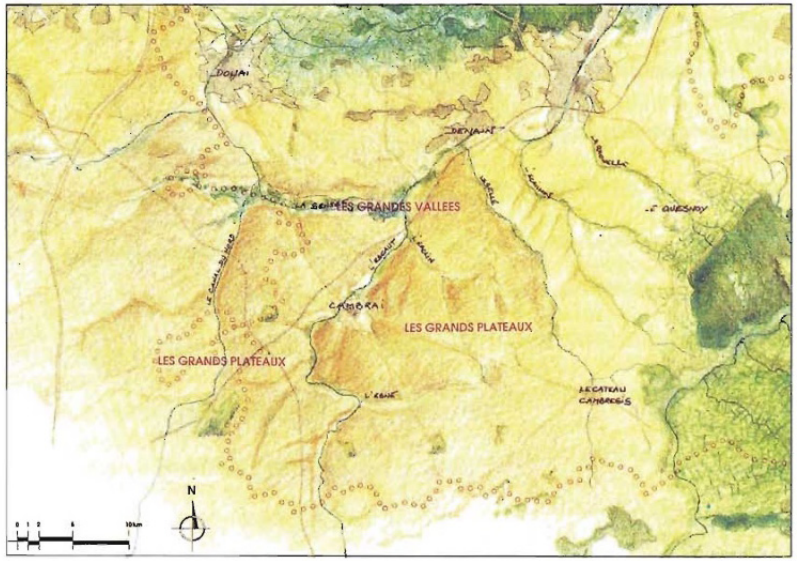


Entre le Cambrésis et l'Avesnois





Approche sectorielle des territoires traversés : le Cambrésis



Conseil départemental du Nord - Fiche de grand paysage - Le Cambrésis

Le parcours de Paris-Roubaix traverse des terrains façonnés par l'histoire et la géographie, dont la topographie reflète les spécificités de la région. Des plateaux aux vallées du Cambrésis, chaque secteur révèle les particularités de son paysage, offrant une diversité qui accompagne le tracé de la course.

Dans le paysage du Cambrésis, les ondulations sont relativement faibles, les villages sont régulièrement répartis avec une vocation nettement agricole.

Sur les bas plateaux, les villages perchés sur des buttes évoquent la lutte contre les éléments. Ces communautés se sont formées autour des puits, rappelant le besoin vital d'eau.

Le moyen plateau, quant à lui, révèle un habitat niché le long des cours d'eau, tirant parti des ressources disponibles tout en s'adaptant aux contraintes du terrain.

Pourtant, l'eau semble rare en surface dans le Cambrésis, donnant l'impression d'un pays aride aux yeux des spectateurs. Mais l'eau est présente en profondeur, dans la nappe de craie souterraine. Cette abondance cachée souligne la fragilité de cette ressource.

Ainsi, au-delà des défis physiques de la course, Paris-Roubaix traverse des paysages qui racontent une histoire de résilience, d'adaptation et de préservation des ressources.

Entre plateaux et vallées du Cambrésis

De manière générale, le territoire du Cambrésis est traversé par une multitude de cours d'eau orientée sur un axe Nord-Sud, qui se multiplient en direction de l'Avesnois. Le parcours de la course de Paris-Roubaix traverse différents plateaux du Cambrésis, nous proposons ici d'analyser ces différents paysages.

Le plateau à Riots

Les communes concernées par le tracé : Quievy, Viesly, Inchy.

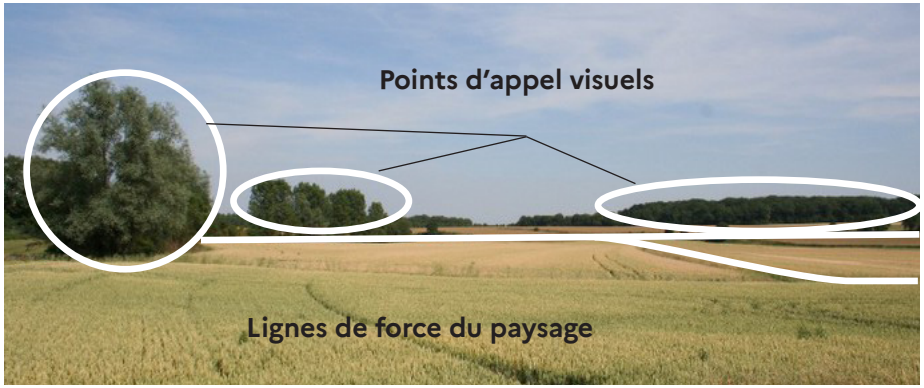


Photo d'un paysage du Cambrésis, CERDD

Sur ce territoire, il ne reste que des bribes de bocages issues de l'Avesnois. Le paysage est structuré par une ligne élancée et continue. On trouve quelques fois, aux abords de certains secteurs pavés, des plantations en rideaux de saules, parallèles aux vallons qui permettent de limiter l'érosion des sols.

En amont et sur la vallée de la Selle

Les communes concernées : Solesmes, Briastre, Neuvilly, Saint Python et Haussy

Contrairement au plateau à Riots, la vallée de la Selle est plus marquée par le végétal, bien que les vastes terres agricoles soient très présentes, le caractère bocager s'affirme davantage. De cette façon les bourgs ruraux sont entourés de prairies bocagères.



Photo d'un paysage du Cambrésis, CAUE

Une différence est notable en amont de la vallée, notamment la topographie qui est beaucoup moins marquée. En effet dans cette partie, les secteurs pavés traversent des territoires de plateaux.

La légère topographie forme tout de même une certaine ondulation du paysage cultivé propre au Cambrésis.

Le plateau de Quercitain

Les communes concernées : Sommaing, Vendegies sur Ecaillon, Capelle sur Ecaillon, Escarmain et Vertain.

C'est dans ce plateau qu'est concerné la plupart du tracé de la course de Paris-Roubaix . Ce paysage alterne entre vallées bocagères, habitée et des plateaux céréaliers imposants et inhabités. Cette partie est largement traversée par de nombreux ruisseaux comme le ruisseau Saint Georges avant d'arriver à Escarmain, La Selle avant d'arriver à Saint Python...



Photo d'un paysage du Cambrésis, Wikipédia

Paris-Roubaix, entre vallées prairiales et plateaux labourés



Depuis le secteur 1 de Troisvilles à Inchy



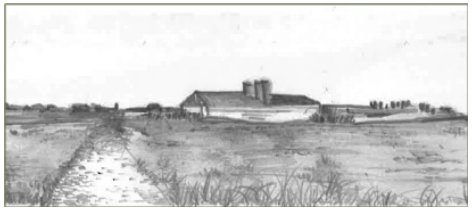
Depuis le secteur 18 de Salesches à Escarmain



Depuis le secteur 3 de Quiévy à Saint Python



Depuis le secteur 21 de Capelle à Ruesnes



Depuis le secteur 4 de Viesly à Briastre



Depuis le secteur 22 de Aulnoy-lez-Valenciennes à Famars



Depuis le secteur 9 de Quiévy à Saint Python



Depuis le secteur 33 de Verchain-Maugré à Quérénaing

Sur cette première portion de secteurs pavés de Paris-Roubaix, les paysages traversés sont ouverts, peu vallonnés. Ces voies pavées ont des vocations plutôt agricoles.

Quelques bosquets d'arbres, éoliennes, fermes agricoles ponctuent le paysage et en émergent.. Ces plaines agricoles permettent de porter le regard vers l'horizon et sont représentatives de notre région.

La voie pavée est souvent au même niveau que les champs avec un léger bourrelet planté de hautes herbes et ne laissent pas de place à des fossés qui pourraient gérer les eaux pluviales.

La grande dimension des parcelles agricoles, la taille et la quantité des stabulations, la présence des silos affirme la vocation agricole de l'unité paysagère. L'absence d'arbre entre les parcelles donne une importance particulière à la perception des horizons.

Les sols sont fertiles mais sensibles à l'érosion. Malgré cette dominance agricole, une très forte pression urbaine amène une régression de son occupation agricole.

On retrouve également de l'exploitation mixte entre grandes cultures et élevages de bovins.

Colorimétrie des paysages







Extraits photographiques de certains secteurs

Aperçu non exhaustif des secteurs pavés étudiés :



1. Troisvilles à Inchy *1 750 m*



2. Viesly à Quievy *1 785 m*



3. Quiévy à Saint Python *3 400 m*



4. Viesly à Briastre *3 020 m*



6. Briastre à Solesmes *830 m*



9. Quiévy à Saint Python *3 400 m*



11. Saint Python *1 500 m*



12. Saint-Hilaire à Saint-Vaast *1 450 m*



13. Haussy *740 m*



16. Montrécourt à Saulzoir *900 m*



17. Saulzoir à Verchain Maugré *1 200 m*



18. Salesches à Escarmain *1 500 m*

Aperçu non exhaustif des secteurs pavés étudiés : (2):



19. Escarmain *530 m*



20. Vertain à Saint martin sur Ecaillon *2 350 m*



21. Capelle à Ruesnes *1 700 m*



22. Aulnoy-lez-Valenciennes à Famars
760 m



23. Quérénaing à Famars *1 170 m*



24. Artres à Quérénaing *1 280 m*



28. Préseau à Famars *1 770 m*



29. Préseau à Aulnoy-lez-Valenciennes
1 500 m



33. Verchain-Maugré à Quérénaing
1 630 m



35. Quérénaing à Maing *2 500 m*

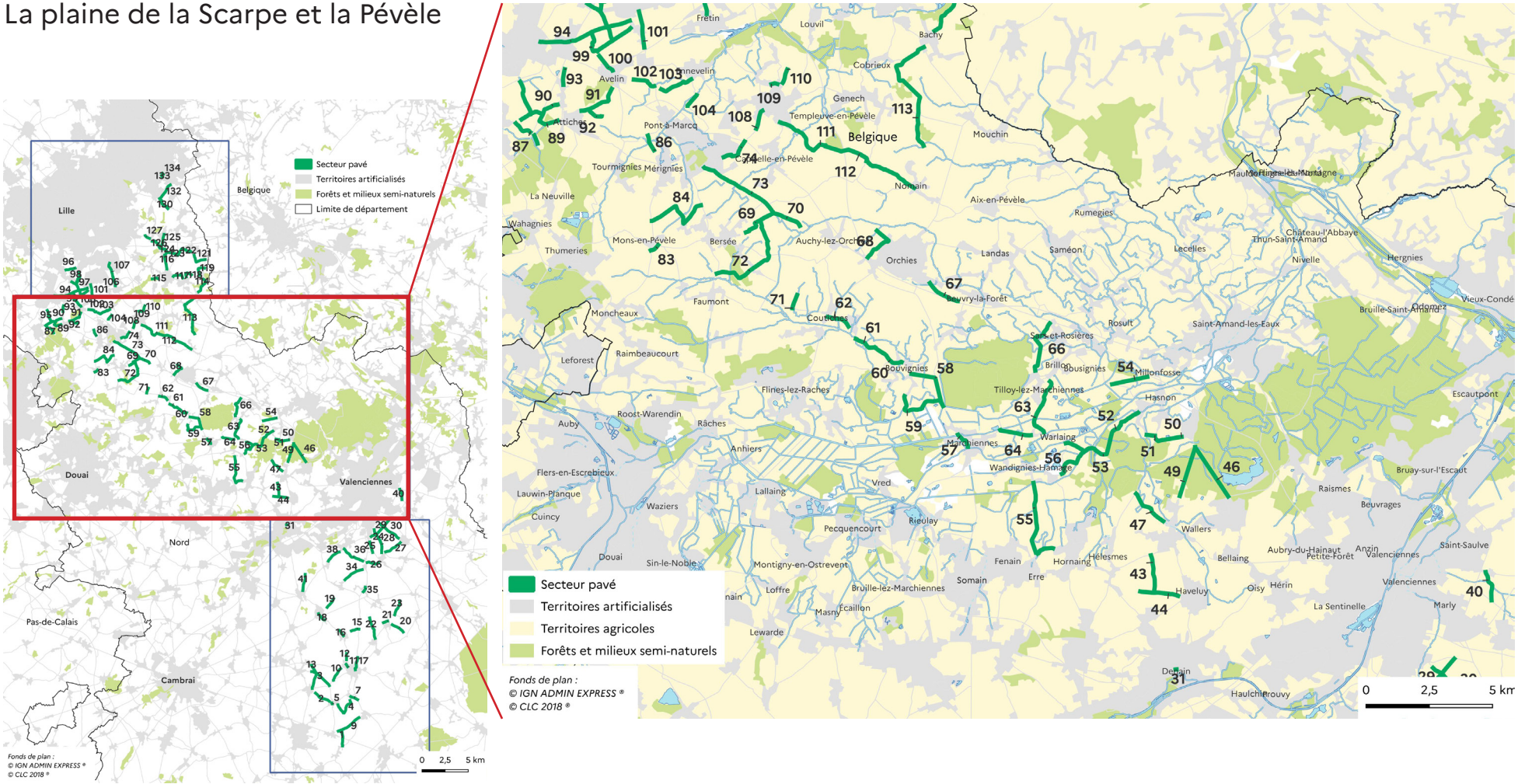


36. Maing à Monchaux sur Ecaillon
1 580 m

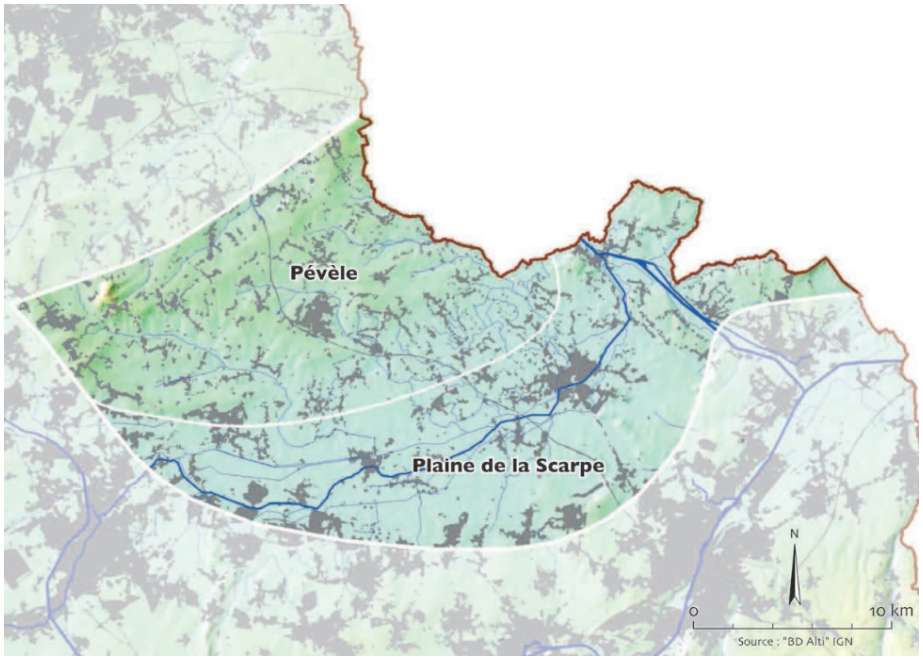


37. Saint-Saulve. Chemin de Saultain
1 220 m

La plaine de la Scarpe et la Pévèle



Approche sectorielle des territoires traversés : la plaine de la Scarpe et la Pévèle



Le parcours traverse ensuite la plaine de la Scarpe avant de remonter vers le territoire de la Pévèle. Il longe alors un paysage marqué par l'empreinte de l'ancien bassin minier, qui enserre le sud et l'ouest de ces territoires. Une large bande boisée vient ainsi constituer une limite paysagère nette. Le massif forestier de Raismes, Saint-Amand et Wallers forme une lisière structurante, présentant au nord une interface plutôt rurale et agricole, tandis qu'au sud domine l'héritage minier.

À l'est, les plaines de l'Escaut prolongent cette organisation en assurant une continuité paysagère ouverte.

Ce vaste ensemble réunit plusieurs entités caractéristiques de la région : champs cultivés, habitats dispersés, massifs forestiers et campagnes localement plus denses. Ces différents éléments se juxtaposent et s'entremêlent, mais l'ensemble demeure structuré. Le réseau hydrographique constitue en effet l'ossature du paysage. Les cours d'eau et leurs vallées organisent l'implantation des terres agricoles, des fermes et des villages. Pourtant, cette présence de l'eau reste souvent discrète et peu perceptible dans le paysage.

Ainsi, à l'œil nu, c'est davantage une trame bocagère qui domine, bien que subsistent par endroits quelques plaines humides caractéristiques de la vallée de la Scarpe.

Schématiquement, le territoire de la Pévèle et de la plaine de la Scarpe illustre donc l'imbrication de paysages ouverts et plus fermés, associant plaines agricoles, forêts et vallées humides dans une composition paysagère étroitement liée à la présence de l'eau.

Entre la plaine de la Scarpe et la Pévèle

La plaine de la Scarpe se distingue par une composition paysagère variée, mêlant milieux humides, massifs forestiers et espaces plus secs, fortement marqués par l'histoire minière. En revanche, le paysage de la Pévèle, que l'on aborde ensuite, se caractérise par un relief peu marqué et une dominante agricole relativement homogène.

L'entrelacement de ces différentes entités, combiné à l'histoire de l'exploitation minière, a contribué à façonner des conditions hydrauliques particulières. Les affaissements liés à l'effondrement progressif des galeries minières ont en effet engendré des zones de dépression d'ampleur variable, modifiant localement les écoulements de l'eau et favorisant l'apparition de milieux humides.

La plaine de la Scarpe

La plaine de la Scarpe s'organise autour de la vallée de la Scarpe, qui constitue l'axe structurant du territoire. Ce paysage de plaine, largement ouvert et agricole, est toutefois fortement marqué par la présence du vaste massif de la Forêt de Raismes-Saint-Amand-

Wallers, au sein duquel se situe la célèbre Trouée d'Arenberg. Ce massif forestier introduit un contraste paysager marqué avec les espaces agricoles environnants et constitue un repère majeur dans l'organisation du territoire.



Photo d'un paysage de la plaine de la Scarpe, CAUE

Bien que la présence de l'eau structure profondément ces paysages, elle demeure souvent discrète et peu perceptible. Les sols argileux et peu perméables, légèrement inclinés vers la vallée de la Scarpe, ont conduit à la mise en place d'un réseau de fossés et de drains qui participe encore aujourd'hui à l'organisation du paysage.

Le territoire présente ainsi un paysage de campagne habitée relativement homogène, marqué par des parcelles agricoles en lanières, des alignements de peupliers, des chemins ruraux et des étangs. Les villages s'y développent fréquemment de manière allongée le long des axes de circulation.

L'histoire minière a également laissé une empreinte importante dans le paysage : cavaliers miniers, voies ferrées et chevalements ponctuent encore le territoire et témoignent de ce passé industriel.

La Pévèle

Les paysages de la Pévèle se caractérisent avant tout par une dominante agricole, composée de vastes espaces cultivés et d'un relief peu marqué. Cette trame ouverte est ponctuée de petits



Photo depuis la voie verte de Mons en Pévèle, Randogps

bosquets, souvent associés aux fermes, ainsi que d'un réseau de haies et de fossés. Des ensembles plus humides et boisés viennent néanmoins sillonner le territoire, avec une densité plus marquée à l'approche de la vallée de la Scarpe et en lisière de massifs forestiers voisins.

Dans cette entité paysagère, le village-rue constitue la forme d'implantation dominante, bien que quelques bourgs plus importants structurent le territoire, comme Templeuve-en-Pévèle ou Orchies.

En raison de sa proximité avec la métropole lilloise, la Pévèle accueille également un habitat résidentiel relativement diffus, qui s'organise souvent en extensions autour des villages.

Paris-Roubaix, entre forêts, plaines agricoles et héritage minier



Depuis le secteur 50 de Millonfosse à Bousignies



Depuis le secteur 64 Orchies



Depuis le secteur 51 de Hornaing à Wandignies



Depuis le secteur 65 de Auchy les Orchies à Bersée



Depuis le secteur 62 de Tilloy les Marchiennes à Sars-et-Rosières



Depuis le secteur 79 Mons en Pévèle



Depuis le secteur 63 de De Beuvry à Orchies



Depuis le secteur 80 de Mouchin à Nomain

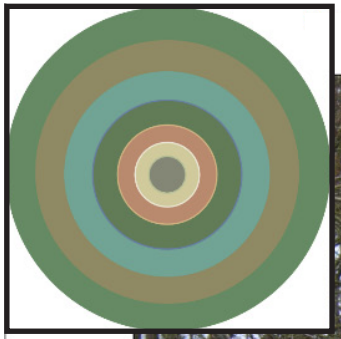
Les sites traversés, comme la Trouée d'Arenberg – déjà classée au titre des sites – témoignent d'une histoire étroitement liée à l'exploitation minière. Le territoire, fortement urbanisé, s'inscrit dans une stratégie de développement qui valorise et protège ce patrimoine industriel.

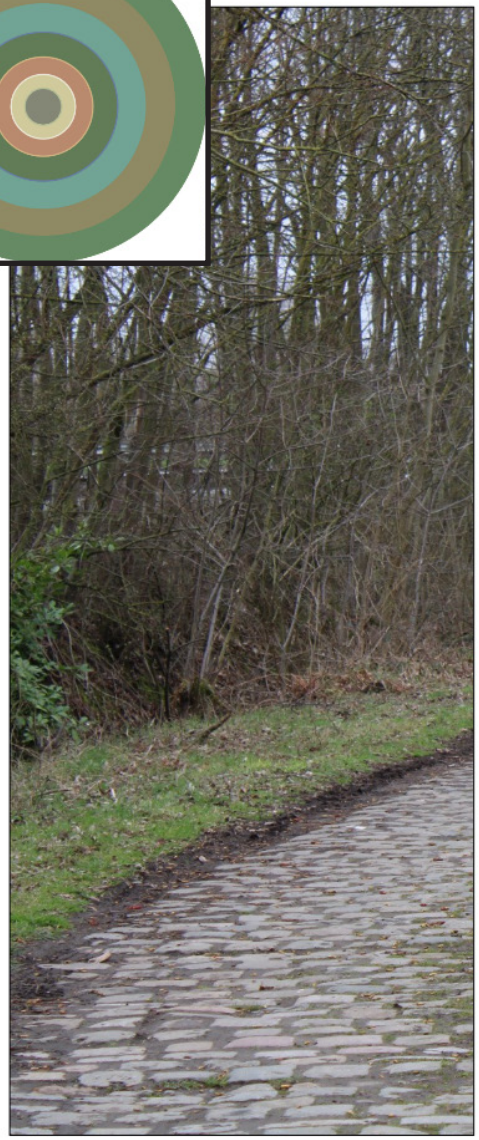
Le parcours de Paris-Roubaix traverse notamment le vaste massif forestier de la Forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers, véritable poumon vert du territoire, protégé au titre du réseau Natura 2000 et à proximité de monuments historiques. Cette forêt crée un contraste marqué avec les espaces ouverts de la plaine agricole, alternant boisements fermés et campagnes habitées plus lumineuses.

Le paysage se caractérise par de légers dénivelés offrant des panoramas sur les vallées, de nombreux alignements de peupliers soulignant la présence de l'eau et des parcelles agricoles organisées en lanières. Le tissu bâti des villages de la vallée reste relativement étiré et diffus, et les terres agricoles, bien que présentes, occupent une place variable selon les secteurs.

Plus au nord, le territoire évolue vers des plateaux agricoles ouverts, dominés par les cultures, renforçant le contraste avec les secteurs boisés situés en aval. L'entrelacement des différentes composantes – habitat dispersé, chemins et routes longeant les cours d'eau, parcelles agricoles enchâssées dans les forêts – façonne une perception paysagère riche et complexe, mêlant ruralité, milieux boisés et héritage industriel.

Colorimétrie des paysages









Extraits photographiques de certains secteurs

Aperçu non exhaustif des secteurs pavés étudiés :



39. Haveluy à Wallers *1 500 m*



40. Haveluy à Helesmes *1 520 m*



42. Trouée d'Arenberg *2 280 m*



43. Wallers à Helesmes *1 620 m*



50. Millonfosse à Bousignies *1 330 m*



51. Hornaing à Wandignies *2 900 m*



59. Warlaing à Brillon *2 490 m*



62. Tilloy les Marchiennes à Sars-et-Rosières *2 350 m*



63. De Beuvry à Orchies *1 380 m*



64. Orchies *1 730 m*



65. Auchy les Orchies à Bersée *1 410 m*



66. Auchy les Orchies *400 m*

Aperçu non exhaustif des secteurs pavés étudiés (2) :



69. Château d'Argérie à Wattines *1400 m*



79. Mons en Pévèle *2 980 m*



80. Mouchin à Nomain *1800 m*



83. Mérignies à Avelin (Rue de la Rosée) *640 m*



86. Attiches à Martinsart *780 m*



87. Watiessart à Phalempin *1 420 m*

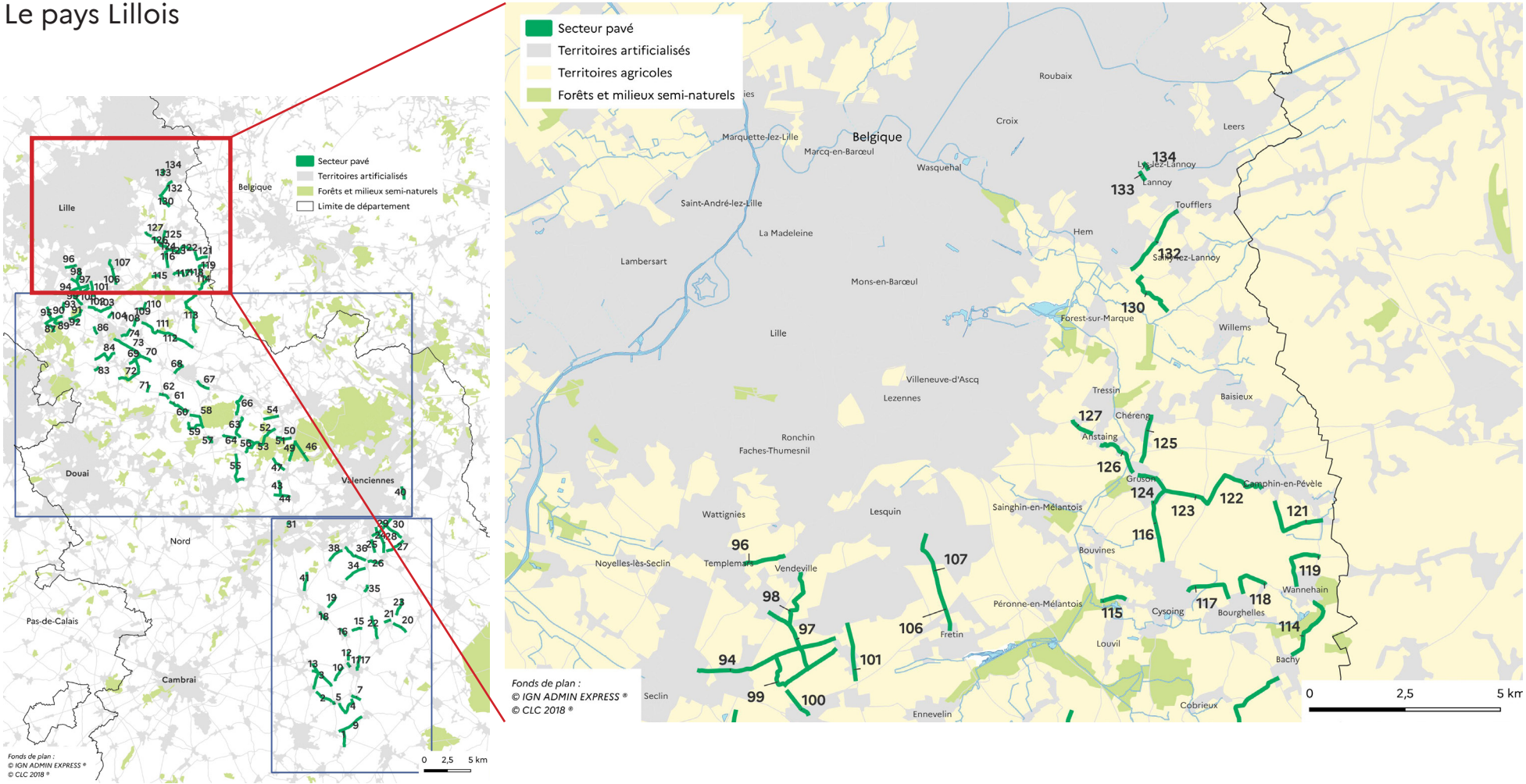


90. Martinsart *610 m*

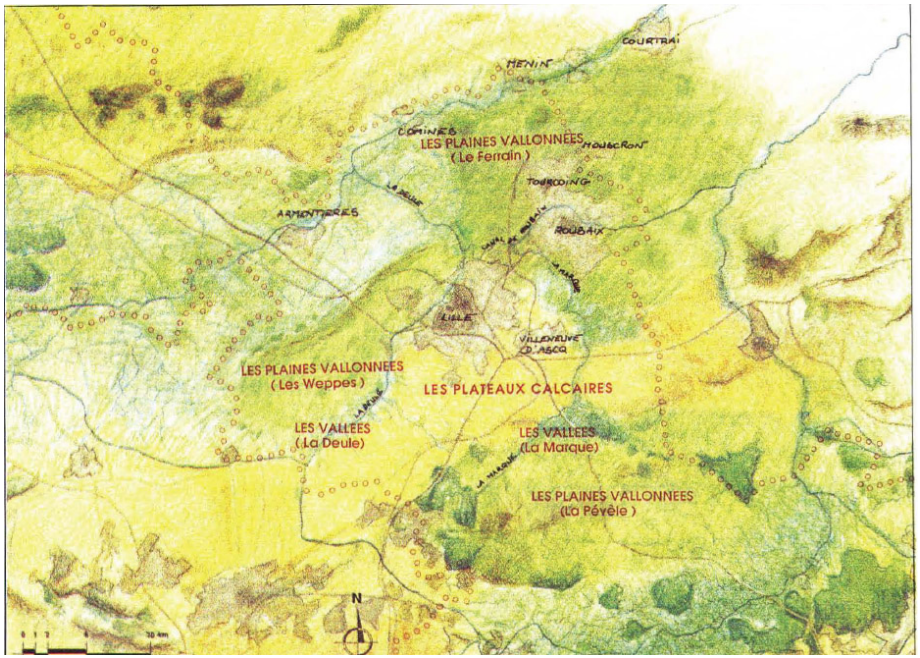


92. Seclin *800 m*

Le pays Lillois



Approche sectorielle des territoires traversés : Le pays Lillois



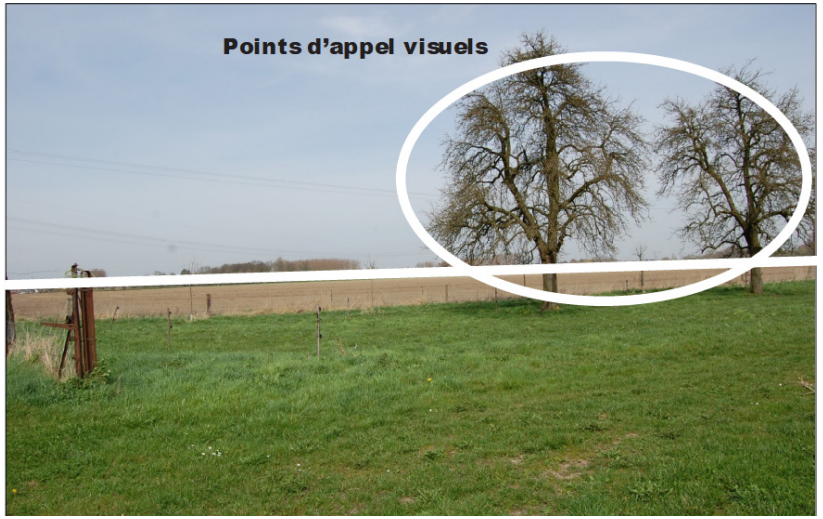
Conseil départemental du Nord - Fiche de grand paysage - Les Pays Lillois

Le pays lillois est un territoire complexe à analyser. Contrairement à d'autres entités paysagères, il regroupe différents sous-ensembles agricoles, encadrés et ponctués par un tissu urbain dense.

Ce plateau marque la limite nord-est du pays lillois, formant la transition vers le Tournaisis et les plateaux belges du Hainaut. Il s'étend depuis les collines de l'Artois, près de Béthune, vers l'est jusqu'à la Gohelle, près de Lens, puis se dirige vers le sud-est en direction de l'Ostrevent et du Cambrésis, constituant ainsi une série de plateaux ouverts aux paysages agricoles largement continus.

Depuis plus de deux millénaires, la culture des céréales a façonné ce paysage. De Lens à Tournai, la vaste étendue de campagne ouverte se caractérise par de grands champs sans clôtures, des arbres rares et des villages regroupés, mais également par les marques de la modernité : expansion urbaine, zones commerciales, autoroutes, aéroports, etc.

Le calcaire extrait du sous-sol, autrefois utilisé dans l'architecture religieuse et civile, crée des contrastes visuels saisissants avec les paysages agricoles. Bien que les carrières ne soient plus exploitées, le souvenir des « catiches » demeure, rappelant les risques d'éboulements.



Paysage d'Ennevelin CAUE

Le plateau présente des espaces ouverts de grandes parcelles, avec très peu de zones boisées ou humides, sauf le long de la rivière Marque, où la végétation riparienne et les zones humides persistent. Le paysage est structuré par différents éléments :

- chemins et sillons de labour, horizon boisé ;
- arbres isolés, pylônes et terrils ;
- villages regroupés et bosquets dispersés ;
- faibles ondulations et pentes douces, parcelles cultivées.

Les différentes villes qui gravitent autour de Lille constituent comme des belvédères de par leur topographie. Ce modelé se justifie par un substrat composé d'argile et de sable.

Ces plaines vallonnées se nomment Ferrain au nord de Lille, les Weppes au sud-ouest, et le mélantois au sud . Encore une fois dans ces différentes entités, l'agriculture prédomine.



Paysage de Mons en Pévèle

Paris-Roubaix au sein des campagnes sud et est de Lille et sur les bords de la Pévèle



Depuis le secteur 84 Forêt de Phalempin



Depuis le secteur 98 Ennetières



Depuis le secteur 85 Près de Phalempin à Attiches



Depuis le secteur 114 de Cysoing à Bourghelles



Depuis le secteur 89 Attiches

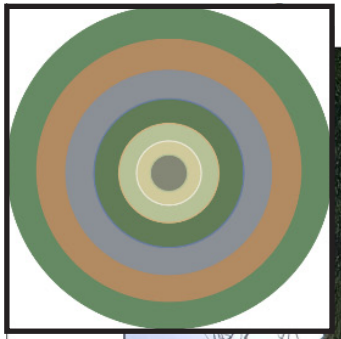


Depuis le secteur 119 Wannehain

La fin du parcours de Paris-Roubaix traverse les paysages de la métropole lilloise, en particulier les campagnes situées au sud et à l'est de Lille, ainsi qu'une partie du territoire de la Pévèle. Le tracé alterne ainsi entre espaces ruraux et zones urbaines. Le paysage est ponctué de nombreuses fermes isolées et d'installations industrielles, caractéristiques de cette région. Dans certaines communes, la pression urbaine est perceptible, créant un jeu de confrontation entre ville et campagne.

Le parcours s'achève dans la commune de Roubaix, ville emblématique du XIX^{e} siècle, marquée par ses nombreuses industries textiles et filatures. Ce patrimoine industriel, indissociable de la course, rappelle les vestiges du passé et souligne le lien historique entre le territoire et Paris-Roubaix.

Colorimétrie des paysages







Extraits photographiques de certains secteurs

Aperçu non exhaustif des secteurs pavés étudiés :



93. Templemars (Chemin des Périseaux) 1 200 m



94. Templemars à Ennetières 2 200 - 2 220 m



95. Vendeville à Ennetières 3 200 m



98. Ennetières D917 700-2 200 m



100. Pont Thibaut à Ennevelin 1 400 m



103. Fretin à ZI Lesquin 500-700 m



106. Templeuve l'Epinette 240 m



107. Templeuve à Moulin de Vertain 560 m



114. Cysoing (Chemin du Grand Marais) 410 m



115. Cysoing à Gruson 1 090 m



116. Cysoing à Bourghelles 1 280 m



117. Bourghelles à Wannehain 1 090 m

Aperçu non exhaustif des secteurs pavé étudiés (2) :



120. Camphin en Pévèle *1 820 m*



121. Carrefour de l'Arbre *2 030 m*



122. Gruson *1 090 m*



129. Willems à Hem *1 410 m*





À travers la campagne habitée



Illustrations de Matilde Bernet - paysagiste

Constructions diverses qui jalonnent les secteurs pavés



Quievy à Saint Python
© Jean-Perre-Gilson Photographe

Le vélodrome André Pétrieux et le Pont Gibus deux éléments indissociables de la course de Paris-Roubaix

Le vélodrome André Pétrieux

Le Parc des Sports de Roubaix, incluant le vélodrome André Pétrieux, couvre environ 17 hectares, soit 1,3 % de la surface totale de Roubaix. Avec ses extensions, cette surface atteint 30 hectares, soit 2,3 % de la ville. Ce site, initialement des terres agricoles, a été attribué en 1921 à Jacques Gréber, architecte, urbaniste et paysagiste pour la création d'un centre sportif municipal. Ce projet, novateur pour l'époque, incluait une école en plein air destinée aux enfants tuberculeux. Le parc a été inauguré en 1931 et ses plans avaient été approuvés dès 1924.

L'arrivée de Paris-Roubaix a eu lieu près du parc Barbieux sur le vélodrome roubaisien de 1896 à 1914.

En 1919, arrivée dans une avenue du Parc Barbieux

De 1920 à 1921, arrivée au Stadium (à côté de l'Usine)

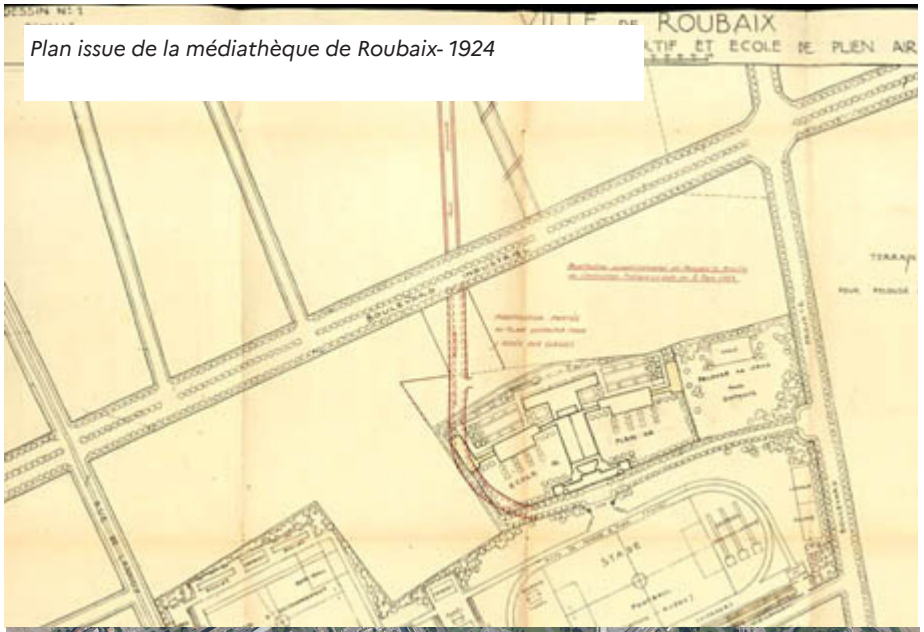
De 1922 à 1939, arrivée de Paris-Roubaix avenue des villas (l'actuelle rue Gustave Delory) sauf en 1929, arrivée au stade Amédée Prouvost (Wattrelos) et en 1935 et 1936, arrivée à l'hippodrome du Croisé-Laroche

1936, inauguration du vélodrome André Pétrieux

2eme interruption de Paris-Roubaix, de 1940 à 1942 pendant la 2nde guerre mondiale.

De 1943 à nos jours, arrivée a lieu au vélodrome André Pétrieux avec deux exceptions entre 1986 et 1988, période durant laquelle le sponsor La redoute a souhaité que l'arrivée soit jugée devant son siège, avenue des Nations Unies. Par la suite, La Redoute a compris qu'elle bénéficierait d'une meilleure exposition médiatique au vélodrome où un vaste habillage publicitaire faisant le tour complet de la piste permettrait de mettre sa marque particulièrement en valeur.

Une évolution marquée par des rénovations continues



Plan issue de la médiathèque de Roubaix- 1924



Plan du parc des sports actuel

Le vélodrome André Pétrieux a connu deux phases de réaménagement. En 1952, des travaux de drainage y ont été effectués pour améliorer les conditions de la piste. En 1981, une rénovation majeure des gradins a été réalisée en raison de la détérioration du béton.


Les travaux du Parc des Sports, à Roubaix sont poussés activement

L'ENTRÉE PRINCIPALE

Photo issue du journal de Roubaix - 1930

En 2000, la construction du Vélodrome couvert régional Jean Stablinski, surnommé le «Stab», a représenté une modernisation significative du site. Ce vélodrome, inauguré en 2012, porte le nom du cycliste champion du monde Jean Stablinski et symbolise le lien historique et sportif de Roubaix avec le cyclisme.

Le vélodrome : Cœur battant de Paris-Roubaix

Le vélodrome André Pétrieux est bien plus qu'une simple installation sportive; il est un élément indissociable de la course de Paris-Roubaix. Depuis 1943, le vélodrome accueille l'arrivée de cette course mythique, marquant la fin d'un parcours éprouvant à travers les secteurs pavés du nord de la France. La symbolique de la boucle finale dans le vélodrome est forte, offrant un contraste



Crédit photo : Jean-Charles Huvelle (http://rangedesvoitures.com)

frappant entre les conditions rigoureuses des pavés et le terrain lisse de la piste. Chaque année, des milliers de spectateurs se rassemblent dans le vélodrome pour voir les coureurs franchir la ligne d'arrivée, faisant de ce lieu un théâtre de nombreux moments mémorables dans l'histoire du cyclisme. En 2023, la course a célébré son 100eme anniversaire, soulignant encore plus son importance historique et culturelle pour Roubaix.

Les douches : Un rituel unique de Paris-Roubaix

Les douches mythiques de Paris-Roubaix sont situées dans un bâtiment annexe distinct à proximité du vélodrome André-Pétrieux. Elles sont également emblématiques et constituent un aspect unique de Paris-Roubaix. Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les coureurs se dirigent vers ces douches austères mais légendaires, un rite de passage qui marque la fin de leur épreuve. Ces douches, situées dans des locaux simples, sont célèbres pour leur simplicité



Crédit photo : Paris-Roubaix compte X

et leur fonctionnalité. Elles sont devenues un symbole de la course, témoignant de la rudesse et de l'authenticité de Paris-Roubaix. Les noms des vainqueurs précédents sont gravés sur les murs, offrant aux nouveaux champions un lien tangible avec l'histoire.

Un impact social et économique inestimable

Le Parc des Sports et le vélodrome jouent un rôle crucial dans le développement social et économique de Roubaix. La course de Paris-Roubaix attire des milliers de visiteurs chaque année, augmentant ainsi le tourisme local. Cet événement génère des retombées économiques significatives pour la ville et les commerces locaux. Le parc et ses installations offrent des opportunités de loisirs et de sport pour les résidents, contribuant à la santé publique et à la cohésion sociale.

Un exemple d'architecture sportive et hygiéniste

Le parc et le vélodrome sont des exemples remarquables de l'architecture sportive et hygiéniste du début du XXe siècle.



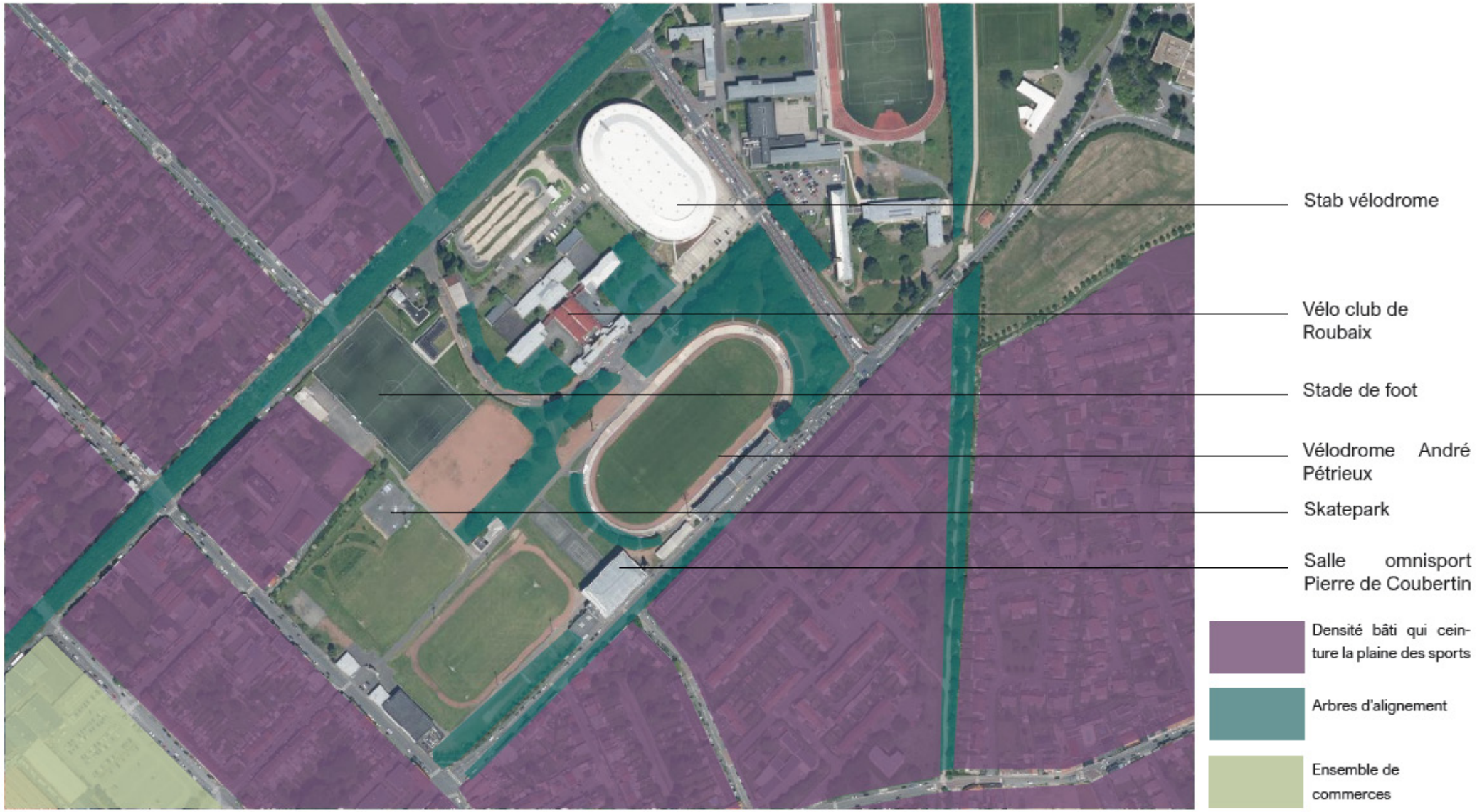
Crédit photo : JeanLuc - stock.adobe.com

Jacques Gréber, influencé par des mouvements comme la «City Beautiful» et la «Cité-jardin», a intégré des éléments de simplicité et de fonctionnalité dans ses plans. Le parc des sports s'est adapté aux besoins changeants de la ville, intégrant de nouvelles installations et répondant aux exigences croissantes de la population en matière de sport et de loisirs. Le vélodrome, quant à lui, a été le théâtre de nombreuses innovations et ajustements pour rester pertinent et fonctionnel au fil des décennies.

Un héritage sportif et urbain à préserver

Le vélodrome André-Pétrieux et le parc des Sports de Roubaix constituent un héritage sportif et urbain majeur. L'étude patrimoniale réalisée par Charlotte Duvernoy (25 juin 2024) souligne l'importance de préserver et restaurer les éléments historiques et architecturaux du site, comme la porte monumentale d'entrée du parc, rue de Lannoy, et la tribune du vélodrome, avec sa structure en béton armé et ses installations historiques (douches et vestiaires) identifiées comme des éléments à forte valeur patrimoniale. Les recommandations mettent également l'accent

Contexte Paysager autour du stade vélodrome



Plan actuel de la plaine des sports



Crédit photo : Roubaix tourisme

sur l'adaptation des installations aux besoins contemporains, tout en respectant le patrimoine existant, et sur l'encouragement de l'usage du site pour des événements sportifs et culturels, renforçant ainsi son rôle central dans la communauté roubaisienne. Témoin de l'évolution du sport et de l'urbanisme au XXe siècle, le vélodrome conserve une importance historique, sociale et économique considérable, notamment à travers des événements internationaux tels que Paris-Roubaix.

Réinvestir le Parc des Sports : un site d'excellence pour l'avenir

Dans le cadre du projet de requalification, qui passera prochainement sous compétence métropolitaine, la MEL prévoit de réinvestir le Parc des Sports de Roubaix en valorisant son patrimoine historique et cycliste, notamment le vélodrome André-Pétrieux et l'arrivée du Paris-Roubaix. Le programme vise à développer un site d'excellence combinant sport, tourisme et usages quotidiens, tout en réaffirmant sa dimension paysagère et ouverte aux habitants, conformément à la vision de Jacques Gréber. Parmi les projets envisagés figurent l'agrandissement des installations sportives, l'amélioration des infrastructures et la mise en place de nouvelles activités, afin de renforcer le rôle du parc comme lieu incontournable de la vie sportive et culturelle de Roubaix.



Crédit photo : James Startt



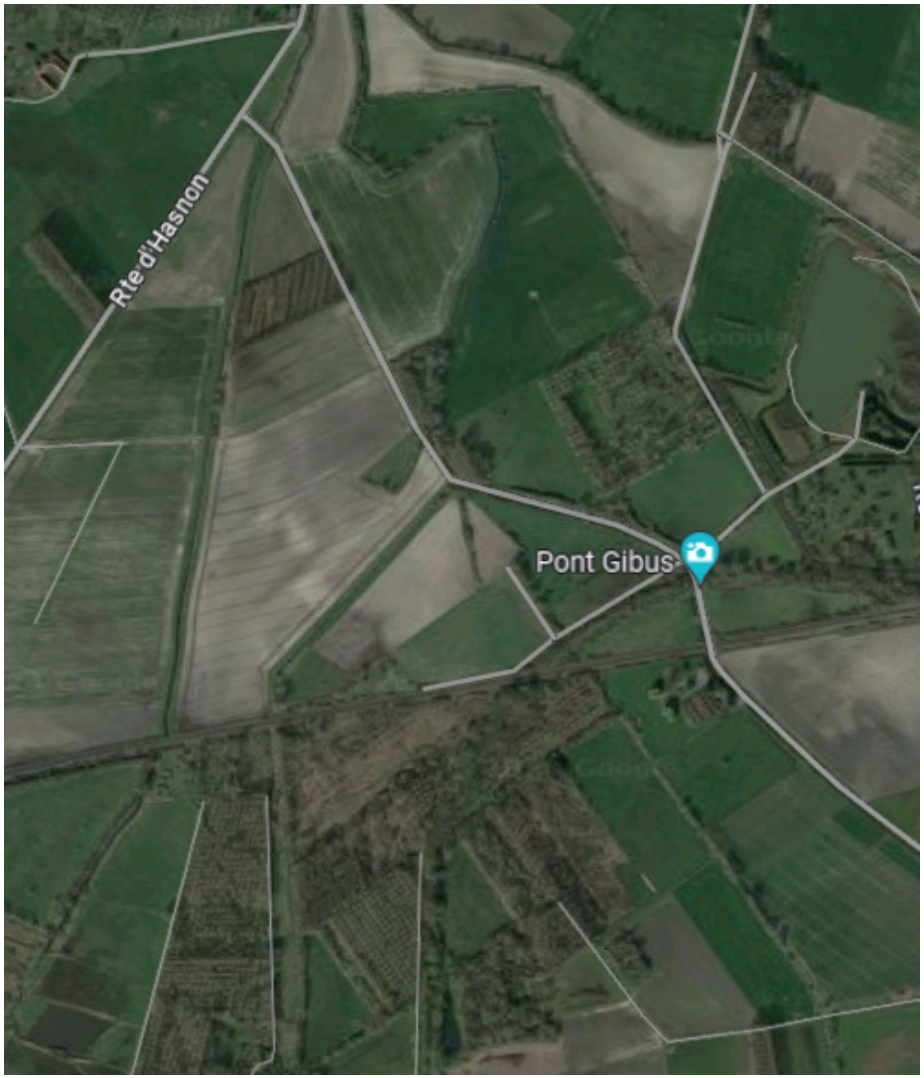
L'entrée du vélodrome André Pétrieux , photo personnelle

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).



La renommée et la popularité de ce pont commence en 1994, l'année où les conditions climatiques étaient particulièrement boueuses et donc humides, c'est Andrei Tchmil qui a remporté Paris-Roubaix. Cette édition est restée dans les mémoires pour sa difficulté extrême. Gibus, alias Gilbert Duclos-Lassalle, n'a malheureusement pas pu jouer la victoire à cause d'une crevaison survenue près de l'aéroport de Lesquin. Cet incident a marqué un tournant, car c'est cette année-là que le secteur du Pont Gibus a été découvert. L'année suivante, les spectateurs se sont installés sur ce pont pour mieux observer les coureurs et ont déployé une banderole « Merci Gibus » afin de remercier Gilbert Duclos-Lassalle pour l'amour qu'il a toujours porté à Paris-Roubaix, et pour le féliciter de ses deux victoires consécutives en 1992 et 1993. Jusqu'en 2008, le secteur du Pont Gibus était emprunté par les coureurs, et les inscriptions sur le pont et aux alentours ont progressivement évolué. Cependant, à partir de 2009, ce secteur n'a plus été inclus dans le parcours de la course en raison de son état trop dégradé. En 2012, il a été rénové pour un coût avoisinant les 450 000 €, redonnant ainsi à ce lieu emblématique tout son éclat. En 2013, le secteur a été officiellement inauguré en présence d'ASO (Amaury Sport Organisation), et c'est à cette occasion qu'il a fait l'objet d'un premier reportage télévisé sur France 3. Le secteur a alors été reconnu sous le nom de « Pont Gibus ». En 2014, le Tour de France est passé par ce secteur lors d'une étape marquée par des conditions météorologiques dantesques, avec pluie, froid et boue. Les coureurs ont emprunté le pont dans le sens inverse de celui de Paris-Roubaix, en direction de Wallers. Cette étape a contribué à la renommée du Pont Gibus, attirant une foule nombreuse sur ce site historique. L'association «Les Amis du Pont Gibus» a été créée le 30 octobre 2014, sur les conseils de Jean-Marie Leblanc, ancien directeur du Tour de France. Cette structure permet d'organiser des événements autour du Pont Gibus. Sont membres de l'association des Amis du Pont Gibus tous les passionnés de cyclisme, et particulièrement ceux de Paris-Roubaix. L'objectif de l'association est de mettre en avant ce patrimoine régional qu'est Paris-Roubaix à travers le Pont Gibus, et de mettre en lumière Gilbert Duclos-Lassalle, l'un des principaux acteurs de cette course qu'il chérissait particulièrement. Ce pont n'est pas simplement une construction faite de briques, il représente des instants de vie, des souvenirs, des moments de convivialité, des rencontres, une passion partagée autour d'un lieu symbolique d'une très grande course. Il a été photographié par des cyclistes venus du monde entier, notamment lors du Paris-Roubaix Challenge.



Sur le secteur pavé de Wallers à Hellesmes

« Sont membres de l'association des amis du Pont Gibus tous les passionnés de cyclisme et particulièrement ceux de Paris-Roubaix. Notre but est de mettre en avant ce patrimoine régional qu'est le Paris Roubaix à travers le pont gibus et mettre en lumière Gilbert Duclos Lassalle qui a été l'un des principaux acteurs de cette course qu'il aimait particulièrement. Ce pont n'est pas simplement une construction faite de briques, il représente des instants de vie, des souvenirs, des moments de convivialité, des rencontres, une passion, un lieu symbolique d'une très grande course, photographié par des cyclistes venus du monde entier lors de la Paris-Roubaix challenge notamment. Il est le symbole d'une région conviviale, qui aime recevoir et faire plaisir car les moments que nous passons grâce à ce pont sont uniques et mémorables. Il représente à la fois la dureté de la course et l'amour qu'on lui porte. Il nous a permis de belles rencontres, des amitiés, du partage... bref du bonheur. Ce pont fait partie de notre vie, c'est une personne à part entière que nous chérissons et par notre association, nous voulons transmettre cette notion de partage et de convivialité qui nous caractérisent bien, les gens du Nord. Nous voulons faire partager de bons moments à tous ceux qui partagent notre passion ou non et le but est aussi d'apporter notre pierre à l'édifice en contribuant à l'entretien des pavés, en accord avec les Amis de Paris-Roubaix, en reversant les bénéfices de nos actions et ainsi impliquer les personnes qui y participent dans la sauvegarde de notre beau patrimoine sportif. »

Témoignage de Christophe Leturgie, président de l'association des Amis du Pont Gibus.

Les éléments ponctuels

Les éoliennes

L'implantation d'éoliennes dans les régions du Cambrésis, de la Scarpe, de la Pévèle et du Pays Lillois a transformé le paysage local. Ces structures modernes, visibles de loin, créent un contraste marqué avec le cadre traditionnellement plat et ouvert de ces territoires, où les secteurs pavés emblématiques de la course de Paris-Roubaix traversent des zones riches en histoire industrielle et agricole. Les éoliennes symbolisent la transition vers des sources d'énergie renouvelables, alignées avec les objectifs environnementaux contemporains.



Parc éolien dans le nord de la France, La voix du Nord

Elles jalonnent certains des tronçons mythiques, formant un décor qui contraste avec l'authenticité historique des pavés et des villages. Cette cohabitation entre tradition et modernité souligne l'évolution continue des régions traversées par la course, où les symboles de l'ère industrielle et de l'énergie renouvelable se rencontrent.

Les édifices religieux

Certains édifices religieux bordent les secteurs pavés, ils forment des chapelles, des oratoires.

Leur présence est souvent liée à des traditions locales, des coutumes religieuses ou des pratiques de dévotion populaire. Parmi les raisons principales :

- dévotion et protection : ces chapelles sont souvent dédiées à un saint ou à une figure religieuse importante pour la communauté. Voyageurs et habitants peuvent s'y arrêter pour prier ou demander une bénédiction.
- sécurité routière : certains édifices sont érigés à des endroits jugés dangereux, en symbole de protection pour les voyageurs et les conducteurs.



Viesly à Quievy



- historique et culturel : plusieurs chapelles ont une longue histoire et sont devenues des symboles de l'identité régionale, parfois associées à des événements historiques ou des légendes locales.
- gratitude et ex-voto : certaines chapelles sont construites ou fréquentées pour remercier d'une faveur ou d'un miracle, et les fidèles y déposent des ex-voto en signe de reconnaissance.

Ainsi, la présence de ces édifices le long des routes de campagne reflète une combinaison de facteurs religieux, culturels et historiques, spécifiques à chaque territoire.



Saint Python

Les monuments en lien avec la guerre



Querenaing à Maing

Près du grand cimetière de Maing, un petit cimetière britannique longe le secteur pavé reliant Quérénaing à Maing. Il fut inauguré à la fin de la première guerre mondiale. Le cimetière est relativement sobre et très ordonné. Face à la grande croix, s'alignent sur trois rangs les pierres tombales de 87 soldats Britanniques qui périrent sur le sol maingeois. 87 soldats, dont 54 Écossais, 30 Anglais, 1 Irlandais et 2 soldats inconnus.





Quievy à Saint Python

Sur cette portion, la course longe un blockhaus de 1940. La construction de cette casemate s'est arrêtée au niveau du gros œuvre en Mai 1940. Cuirassements de créneaux et cloche n'ont pas eu le temps d'être posés.



Les édifices en liens avec l'histoire agricole et minière

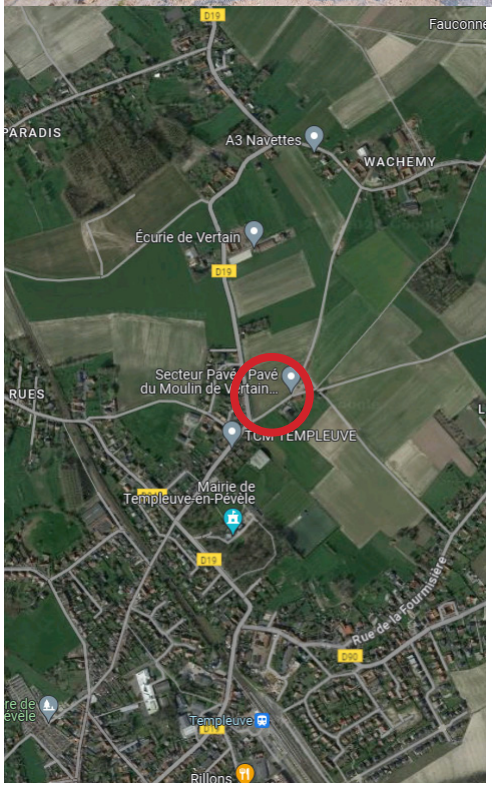
Le moulin de Vertain à Templeuve



Le Moulin de Vertain, datant du XVIII[e] siècle, avait pour fonction principale de moudre le grain pour la production de farine, jouant un rôle central dans l'activité agricole locale.

Architecturalement, il illustre le style typique des moulins à vent de la région, avec sa tour en briques rouges et son toit conique coiffé d'ailes. Il est unique sur le parcours de Paris-Roubaix et constitue une rare survivance de ce type de moulin au monde : contrairement aux moulins-tour classiques où seule la calotte tourne, ici la calotte est solidaire d'un corps de charpenterie intérieur, pivotant sur une crapaudine au rez-de-chaussée.





Sur le secteur de Templeuve (Moulin de Vertain)

Au fil du temps, la mécanisation et l'évolution des pratiques agricoles ont entraîné le déclin des moulins à vent, dont beaucoup ont disparu ou été reconvertis. Le Moulin de Vertain, lui, a été préservé et protégé comme site historique et architectural, symbolisant l'importance de la meunerie dans la région et témoignant de l'ingéniosité des générations passées

Architecture et paysage agricole

La Ferme de Fontaine au Tertre, située à Viesly, est une cense majestueuse, typique des fermes fortifiées de la région, souvent isolée et organisée autour d'une cour centrale protégée par de hauts murs. Certaines de ces fermes sont d'origine abbatiale et se sont construites sur plusieurs siècles, du XII^{e} au XVIII^{e} siècle.



Ferme de Fontaine au Tertre

Datant du XVIII^{e} siècle, la Ferme de Fontaine au Tertre jouait un rôle essentiel dans l'activité agricole locale, fournissant des produits alimentaires à la communauté environnante. Son architecture, avec des bâtiments en briques rouges et toits en ardoise, reflète le style traditionnel des fermes françaises de



Ferme du Hamel à Haussy

l'époque. Au fil du temps, sa fonction a évolué : certaines censes ont été transformées en résidences ou musées, tandis que d'autres, comme celle-ci, ont été préservées pour témoigner de l'histoire rurale.

La ferme a un impact significatif sur le paysage environnant. Bien intégrée et entretenue, elle contribue à l'esthétique rurale de la région et agit comme un repère visuel emblématique sur le parcours de Paris-Roubaix. Elle rappelle l'importance historique de l'agriculture et offre un lien tangible avec le passé, renforçant l'identité visuelle et patrimoniale de la région.

Les briques rouges, emblèmes de la région

De manière générale la course traverse un territoire rural où de nombreuses fermes viennent ponctuer le parcours, elles mettent en avant un patrimoine fort de la région qui persiste. La matérialité de ses fermes, en briques rouges, est également emblématique de la région.







L'importance de la brique rouge dans le Nord de la France réside également dans son lien avec l'histoire industrielle et sociale de la région. Au XIXe siècle, l'essor de l'industrie minière et de la sidérurgie a entraîné une demande croissante de matériaux de construction, dont la brique rouge. De nombreuses briqueteries ont été établies dans la région pour répondre à cette demande, contribuant ainsi à l'activité économique et à la création d'emplois locaux.

Héritage minier le long de Paris-Roubaix

Au XIXe siècle, la région était le cœur de l'industrie minière, avec de nombreuses mines de charbon en activité, qui ont fourni du travail à des milliers de mineurs et contribué à la prospérité locale. Aujourd'hui, le parcours de Paris-Roubaix traverse ces territoires historiques et permet d'apercevoir la chaîne des terrils, classée au titre des sites depuis décembre 2016. Ces terrils sont des témoins visibles de l'activité minière passée et constituent des éléments distinctifs du paysage local.



Site minier d'Arenberg

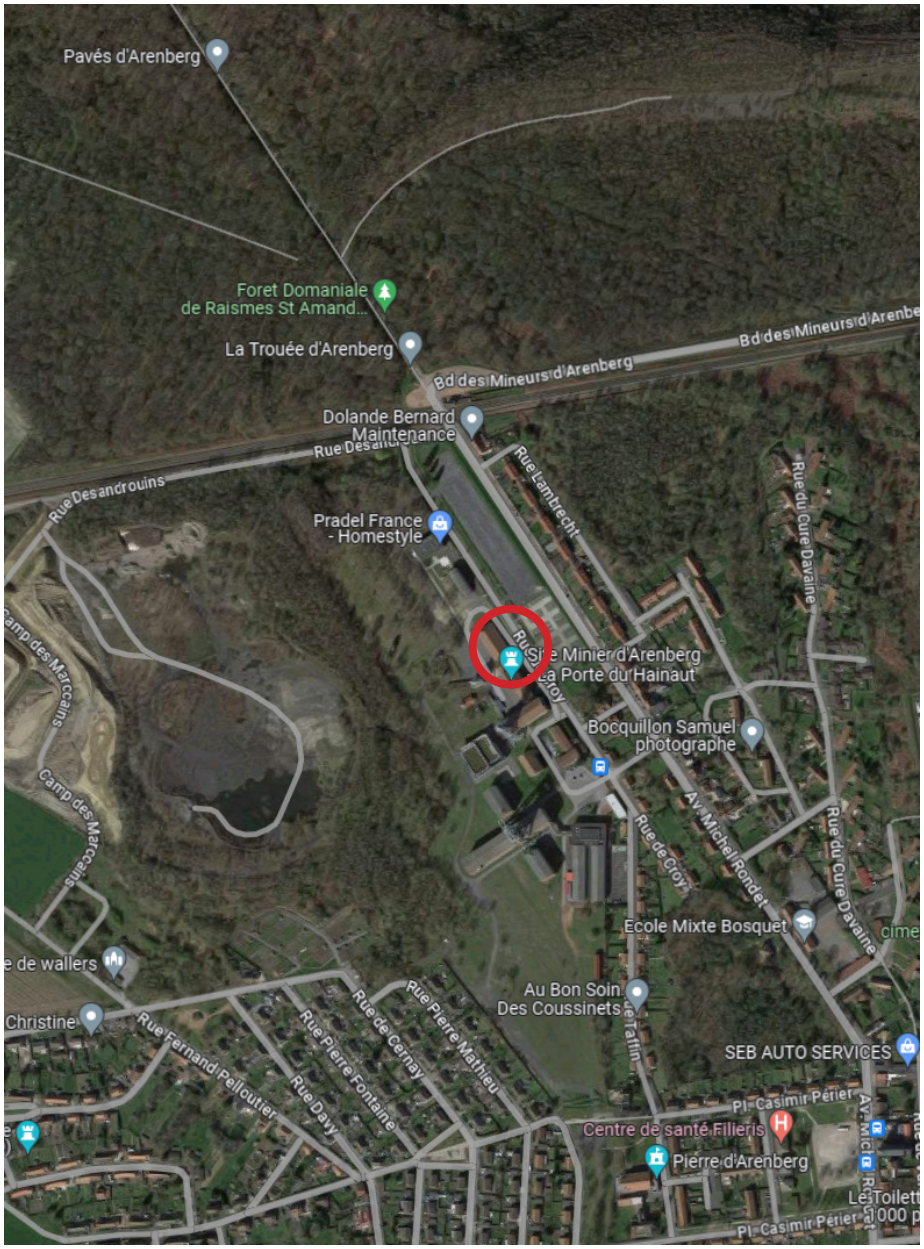
Parmi les sites remarquables, Wallers-Arenberg conserve ses anciennes fosses et chevalements, ainsi que la voie ferrée traversant la trouée d'Arenberg, initialement utilisée pour transporter le charbon vers les centres de traitement et de



Ancien cavalier d'Arenberg

distribution. Les ponts en acier et viaducs de cette voie reflètent les avancées technologiques de l'époque et l'importance du transport ferroviaire dans l'industrie minière.

Le site de Wallers-Arenberg accueille également des studios de cinéma qui tirent parti des décors industriels et naturels pour des tournages de films et de séries, donnant une nouvelle vie à ce patrimoine industriel. Ainsi, ces vestiges ne sont pas seulement des témoins du passé : ils contribuent à l'attractivité culturelle et économique de la région, transformant l'histoire minière en un moteur de développement pour l'avenir.



À proximité de la Trouée d'Arenberg

Inventaire de la signalétique, des mémoriaux et des œuvres d'art, relatifs à la course



Templeuve - Moulin de Vertain
© Jean-Perre-Gilson Photographe

Les bornes

Les bornes sont des signalétiques distinctives utilisées pour marquer les secteurs pavés emblématiques de la course de Paris-Roubaix. Ces bornes sont généralement de couleur rouge ou blanche et sont disposées de manière régulière le long du parcours, indiquant aux coureurs l'approche imminente d'un tronçon pavé.



Haveluy à Wallers



Bourghelles à Wannehain

Leurs couleurs vives et leur disposition régulière les rendent facilement repérables, même dans des conditions météorologiques difficiles ou à grande vitesse.

En plus de signaler l'approche des secteurs pavés, ces bornes contribuent à créer une atmosphère distinctive le long du parcours de Paris-Roubaix. Elles symbolisent l'essence même de la course, marquant les moments cruciaux où les coureurs doivent puiser dans leurs réserves pour affronter les défis qui les attendent.



Hornaing à Wandignies



Auchy à Bersée

En résumé, les bornes sont des éléments emblématiques de la course de Paris-Roubaix, utilisés pour annoncer les secteurs pavés légendaires de l'épreuve.

Néanmoins, tous les secteurs ne sont pas pourvus de ces bornes, et leur traitement actuel présente une hétérogénéité qui devra faire l'objet d'une réflexion dans le cadre du plan de gestion et de valorisation du site, afin d'harmoniser leur présence le long du parcours.

Les mémoriaux

Les stèles commémoratives disséminées le long des secteurs pavés de Paris-Roubaix rendent hommage aux coureurs et participent à la dimension historique et symbolique du site classé. Bien qu'elles ne constituent pas l'objet principal de la protection, elles sont des éléments secondaires du patrimoine, contribuant à la lecture et à la transmission de l'histoire de la course.



Beuvry à Orchies



Saint Python

En raison du nombre et de la diversité des installations existantes — formes, matériaux, aménagement paysager — leur traitement reflète une hétérogénéité notable, qui devra être prise en compte et étudiée dans le cadre du plan de gestion et de valorisation du site.

Carte des stèles reliées à la course.



P1 Troisvilles à Inchy - Stèle Jean Stablinski



P23 Haveluy à Helesmes - mini stèle Bernard Hinault



P35 Mons en Pévèle - stèle François Doulcier



P31 nord – chemin des abattoirs – stèle Roger de Vlaeminck



P3 Viesly à Briastre - Stèle Mickael Goolaerts



P26 Stèle John Degenkolb (initiative APR) des 2 côtés du secteur pavés



P30 Beuvry la Forêt stèle Marc Madiot



P48 – Camphin en Pévèle – stèle Eddy Merckx



Secteur trouée d'Arenberg – stèle Jean Stablinski



P25 sud Wallers à Hélesmes (dit Pont Gibus) Stèle au début du Pont Gibus en forme de borne en acier corten, En l'honneur de Gilbert Duclos Lassalle. Borne faite par les élèves



P43 – Templeuve - moulin de Vertain - Stèle en hommage de nombreux coureurs



P47 Bourghelles à Wannehain - stèle Frederic Guesdon



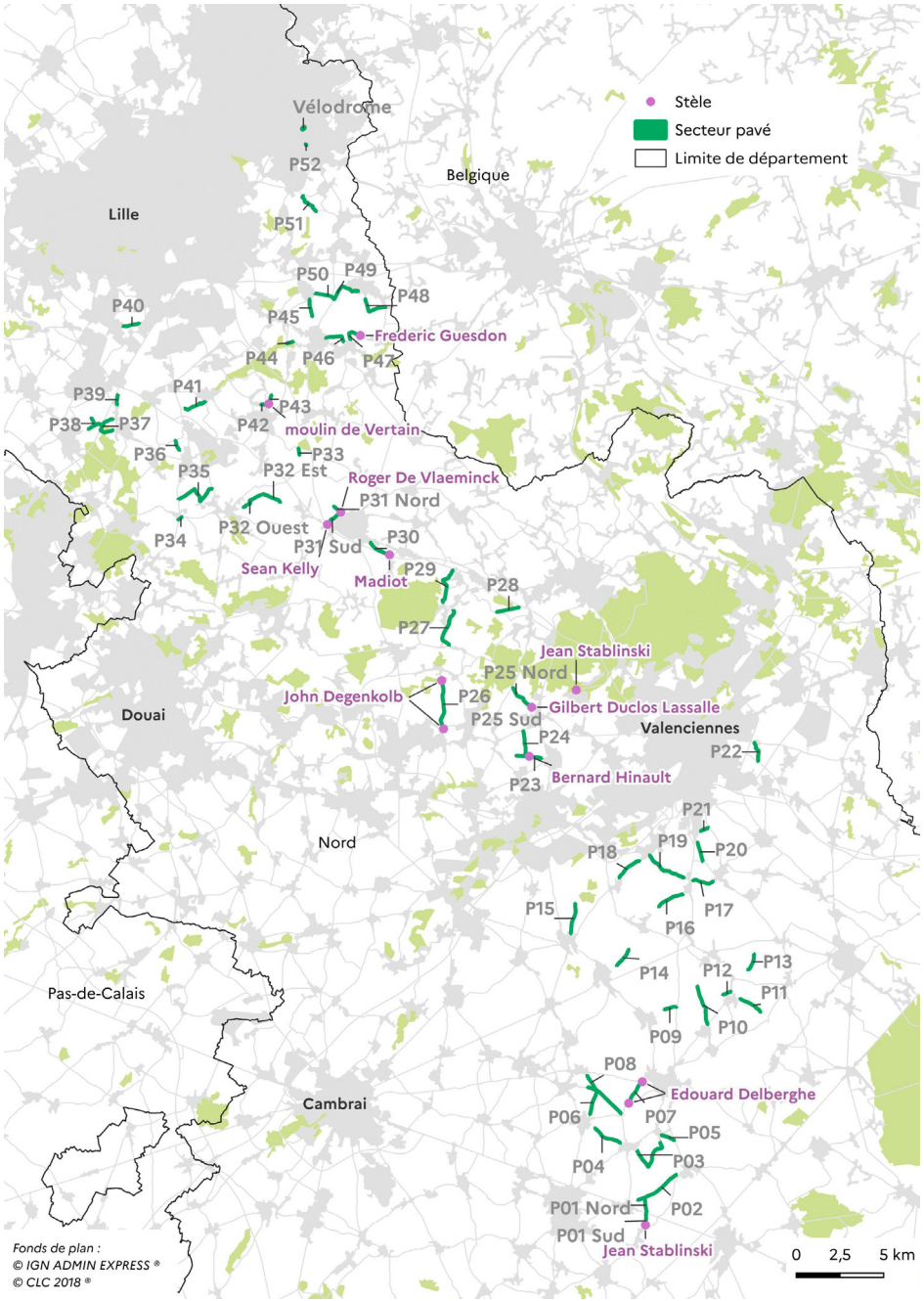
P31 sud chemin des prières : stèle Sean Kelly



P7 Viesly à St Python - Stèle Édouard Delberghe



P7 Viesly à St Python (de l'autre côté) - Stèle Édouard Delberghe



Œuvres d'art en hommage au Paris-Roubaix

Certaines œuvres d'art rendant hommage à Paris-Roubaix ponctuent également le parcours. Là encore, leur diversité et hétérogénéité devront être prises en compte et encadrée dans le cadre du plan de gestion et de valorisation du site.



Pavé géant en hommage au Paris-Roubaix - près du moulin de Templeuve - de Renaud Masquelier



Nom des vainqueurs gravés dans les pavés de l'espace Crupelandt à Roubaix



Renaud Masquelier, Sculpture à Willems



Vélodrome de Roubaix



Sculpture de vélos géants à Haveluy

Conclusion



Vertain à Saint-Martin sur Écaillon
©Jean-Pierre Gilson, photographe



Secteur pavé du Moulin de Vertain
@ France 3

Paris-Roubaix, souvent surnommé « l'Enfer du Nord », dépasse le cadre d'une simple compétition sportive. L'une des plus anciennes courses cyclistes au monde, elle constitue aujourd'hui un événement emblématique profondément ancré dans l'histoire et les paysages du nord de la France.

La première partie de ce rapport, consacrée au diagnostic historique et paysager, a permis de retracer l'histoire de la course et son inscription dans le contexte socio-économique du Nord, marqué notamment par l'essor industriel et minier. Elle a également mis en évidence la diversité des paysages traversés par le parcours, depuis les territoires du Valenciennois et du Cambrésis jusqu'à la plaine de la Scarpe, la Pévèle et le pays lillois, ainsi que le rôle structurant des secteurs pavés dans la lecture de ces paysages.

Hérités des anciennes voies rurales et industrielles, ces pavés sont devenus au fil du temps des témoins matériels de l'histoire économique et sociale de la région, tout en participant à la singularité sportive de l'épreuve. La course contribue par ailleurs à l'attractivité culturelle et touristique des territoires traversés, attirant chaque année un public nombreux ainsi que de nombreux cyclistes amateurs venus parcourir ces tronçons devenus mythiques.

L'évolution du tracé a accompagné les transformations du réseau routier au cours du XX^{e} siècle. Si certains secteurs ont disparu avec la modernisation des routes, le parcours s'est progressivement stabilisé autour de tronçons devenus emblématiques, tels que la Trouée d'Arenberg, Mons-en-Pévèle ou le Carrefour de l'Arbre.

Si certains secteurs ont autrefois fait l'objet de pressions liées à des projets de macadamisation, cette situation s'est aujourd'hui largement atténuée, notamment grâce à la mobilisation d'acteurs locaux et d'associations telles que les Amis de Paris-Roubaix.

Dans ce contexte, le classement des secteurs pavés permettrait d'assurer leur préservation pérenne, tout en leur conférant une reconnaissance patrimoniale à l'échelle nationale, à la hauteur de leur valeur historique, paysagère et sportive.

La seconde partie du rapport vise à définir la justification et la portée du classement.

2ème partie : Justification et portée du classement



Justification du classement

Les motivations du projet de classement reposent d'abord sur la nécessité de protéger les secteurs pavés de Paris-Roubaix et leurs éléments indissociables pour ainsi pérenniser la légendaire course de Paris-Roubaix. Si, aujourd'hui, la pression et les risques de macadamisation sont moins forts que durant la seconde moitié du XX^{e} siècle, la protection demeure un enjeu pour garantir la pérennité de ces aménagements et de leur authenticité.

Au-delà de l'objectif de préservation, le projet de classement vise avant tout à reconnaître, à l'échelle nationale, la valeur patrimoniale – à la fois matérielle et immatérielle – des secteurs pavés de Paris-Roubaix et du vélodrome.

Les critères de classement

Conformément aux dispositions relatives aux sites classés, la procédure de classement doit être justifiée au regard d'un ou de plusieurs des cinq critères suivants : pittoresque, historique, légendaire, scientifique ou artistique.

Le diagnostic historique présenté en première partie met en évidence que la valeur historique constitue le principal fondement du classement des secteurs pavés et du vélodrome.

Le critère historique est au cœur de la démarche de classement, justifié par l'importance de la course Paris-Roubaix dans l'histoire du cyclisme et son lien indissociable avec l'histoire ouvrière du Nord de la France. Depuis sa première édition en 1896, Paris-Roubaix a acquis une notoriété mondiale en raison de la difficulté unique que représentent ses secteurs pavés. Ces pavés sont les témoins matériels d'une époque où le nord de la France était un centre industriel majeur, marqué par une exploitation minière intense et un développement urbain rapide. Les routes pavées créées pour faciliter le transport industriel, sont devenues les éléments emblématiques de cette course, faisant de Paris-Roubaix un événement sportif de premier plan, un véritable monument de l'histoire régionale et nationale.



Photo de Cycling Weekly Course de Paris-Roubaix, 1970

La course, surnommée « L'Enfer du Nord », symbolise la résilience et la persévérance, des qualités chères à la culture ouvrière. La valeur historique des pavés est extrêmement sociale, liée à la course, mais aussi à ses acteurs (coureurs, public), qui à l'origine étaient très liés à la mine et à l'industrie, et qui trouvaient là, peut-être, un sentiment de leur propre histoire, un symbole de leur difficulté d'exister et de leurs combats (lien entre mineurs tachés de charbon et cyclistes couverts de boue...) et la fierté de remporter une épreuve aussi difficile. Le classement vise donc à préserver ces secteurs pavés en tant que patrimoine vivant, porteur d'une mémoire collective et d'une histoire industrielle encore vivace dans la région.

Le critère pittoresque : en complément du critère historique, le critère pittoresque pourrait être envisagé. Par « pittoresque », on entend ce qui est digne d'être peint, et dans le cas des pavés, ce qui mérite d'être représenté est l'instant fugace de la rencontre entre les pavés, les coureurs et les spectateurs, c'est-à-dire le spectacle et l'ambiance éphémère qui l'accompagne.



La Trouée d'Arenberg, lieu de pèlerinage incontournable pour les amoureux du cyclisme et de Paris-Roubaix.
Photo Panoramic

Certains secteurs pavés traversent également des paysages présentant un caractère pittoresque. Toutefois, cela ne concerne qu'une partie des secteurs, et l'absence de co-visibilités entre eux ne permet pas de conforter ce caractère pittoresque, contrairement à ce qui est observé pour la chaîne des terrils.



Les pavés de la course de Paris-Roubaix représenté par la BD Pain d'Alouette par Christian Lax

En conclusion, le critère pittoresque peut justifier l'instant éphémère du passage des coureurs et l'atmosphère qui l'accompagne, mais il reste fragile pour valoriser la beauté naturelle des paysages bordant l'ensemble des secteurs pavés.

Sans la course, ces paysages ne seraient d'ailleurs probablement pas envisagés pour un classement sur ce seul critère. Il est donc proposé d'écarter ce critère pour le classement.

Le critère scientifique s'applique aux sites présentant un intérêt général du point de vue de la géologie, de la minéralogie, de la zoologie, de la botanique, ou encore à ceux illustrant de manière significative les sciences et techniques (canaux, ouvrages d'art, etc.). Bien que la pose des pavés relève d'un savoir-faire traditionnel, cette technique n'est ni spécifique aux seuls secteurs pavés de Paris-Roubaix, ni constitutive en elle-même d'un intérêt scientifique reconnu à l'échelle nationale. Elle ne confère donc pas au site une valeur particulière au regard de ce critère. En conséquence, le critère scientifique n'apparaît pas adapté pour justifier le projet de classement et est écarté.

Le critère légendaire : le terme légendaire renvoie, dans son sens d'origine, à ce qui relève de la légende, c'est-à-dire d'un récit transmis par la tradition, souvent embelli ou amplifié, mêlant des faits réels à des éléments imaginaires. Dans cette acception, le qualificatif légendaire s'applique à des lieux ou à des paysages associés à des récits où la réalité historique est incertaine ou transformée par la narration.

Dans le cas de la course Paris-Roubaix et de ses secteurs pavés, les éléments qui composent ce site sont pleinement réels, documentés et historiquement établis : la course existe depuis 1896, les pavés constituent des aménagements routiers bien identifiés, et les difficultés qu'ils présentent sont concrètement éprouvées par les coureurs.

Si, dans l'usage courant, l'expression « légendaire » est fréquemment employée pour qualifier l'ambiance de la course ou la difficulté de certains secteurs – comme la **Trouée d'Arenberg (ci contre)**–, ce terme renvoie alors simplement à leur grande notoriété et à leur place dans la mémoire collective du cyclisme, et non à l'existence de récits légendaires au sens propre.

Par conséquent, le critère « légendaire », entendu dans son sens originel de paysage associé à des légendes mêlant réalité et fiction, ne peut être retenu pour justifier le classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix.

Le critère artistique renvoie à des paysages étroitement associés à la vie et à l'œuvre d'un artiste (peintre, écrivain, musicien, architecte).

Si les secteurs pavés de Paris-Roubaix et la course elle-même ont largement inspiré des formes d'expression variées (ouvrages, affiches, photographie, œuvres d'art notamment celles de Ben Bella), ils ne constituent pas pour autant un paysage intrinsèquement lié à l'œuvre d'un artiste en particulier. En ce sens, le critère artistique n'apparaît pas pertinent pour caractériser ces secteurs et est donc écarté.

Au final, il est proposé de retenir le critère historique, en raison de l'importance de la course Paris-Roubaix dans l'histoire locale, nationale et internationale. Ici, chaque tronçon pavé de Paris-Roubaix est perçu comme une partie d'une «collection» historique, contribuant individuellement à la valeur globale du parcours.



Les objectifs du classement

Le classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix poursuit des objectifs à la fois matériels, visant à protéger les éléments physiques constitutifs de la course, et immatériels, visant à préserver et transmettre son patrimoine historique et culturel.

Des objectifs matériels :

préserver les éléments constitutifs de la course

Le premier objectif du classement est d'assurer la protection durable des secteurs pavés qui constituent l'élément emblématique de la course Paris-Roubaix. Ces pavés, hérités des



Paris-Roubaix Challenge, 16 avril 2022. Photo A.S.O./Pauline Ballet

anciennes infrastructures routières du territoire, témoignent de l'histoire industrielle et sociale du Nord de la France et participent directement à l'identité de l'épreuve.

Le classement vise à prévenir les transformations susceptibles d'altérer leur authenticité, notamment les opérations de modernisation routière ou de macadamisation. La protection porte également sur les éléments indissociables de ces secteurs, tels que les bas-côtés ou certains ouvrages associés, dont le pont Gibus, qui participent au fonctionnement et à l'intégrité historique du parcours.

Au-delà des secteurs pavés, la protection concerne également le lieu d'arrivée de la course, le Vélodrome André-Pétrieux, dont la piste et les tribunes constituent un élément essentiel de l'histoire et du rituel sportif de l'épreuve.

Le classement prend également en compte certains éléments patrimoniaux secondaires présents le long du parcours, tels que les bornes signalétiques des secteurs pavés, les stèles commémoratives ou certaines œuvres d'art. Bien qu'ils ne constituent pas l'objet principal de la protection, ces éléments participent à la lecture du site et à la transmission de l'histoire de la course, en matérialisant les lieux emblématiques et en contribuant à la mémoire collective associée à l'épreuve

Des objectifs immatériels :

transmettre un patrimoine sportif et culturel

Le classement poursuit des objectifs immatériels en contribuant à la reconnaissance et à la transmission d'un patrimoine sportif et culturel exceptionnel. Les secteurs pavés, rendus célèbres par la course surnommée « l'Enfer du Nord », participent à l'identité et à la mémoire collective du cyclisme. La reconnaissance de ces lieux comme patrimoine vise à :

- assurer la pérennité et l'authenticité de la course ;
- reconnaître la place singulière de Paris-Roubaix dans l'histoire du cyclisme ;
- renforcer l'ancrage patrimonial et culturel de cette épreuve emblématique du territoire.



Paris-Roubaix, 9 avril 2023. Photo A.S.O./Pauline Ballet

En protégeant les éléments matériels qui structurent la course, le classement contribue à garantir la transmission d'un événement sportif majeur et de l'héritage historique qui lui est associé.

Par ailleurs, en protégeant et en valorisant ces secteurs emblématiques, le classement constitue également un levier de valorisation territoriale. Les pavés de Paris-Roubaix sont déjà des lieux de visite pour les passionnés de cyclisme et les amateurs de patrimoine. Leur reconnaissance officielle renforce cette attractivité et soutient le développement d'un tourisme lié au sport, à l'histoire et aux paysages, générant des retombées économiques pour les communes concernées et consolidant la fierté locale.

Principe et périmètre de classement

Le principe de périmètre pour le classement des secteurs pavés de la course Paris-Roubaix repose sur un équilibre délicat entre la préservation de l'intégrité historique du parcours et la nécessité de maintenir une certaine flexibilité dans l'organisation la course. Ce périmètre est fondé sur l'existence même des pavés, qui constituent l'essence de Paris-Roubaix et jouent un rôle crucial dans la pérennisation de cet événement mythique.

Les secteurs pavés, bien que discontinus géographiquement, sont unis par une histoire commune : celle de la course Paris-Roubaix qui a contribué à les sortir de l'anonymat et à en faire des symboles reconnus mondialement. Le périmètre de classement inclut donc ces secteurs pavés identifiés comme historiquement significatifs et bien conservés, chaque secteur pavé apportant une contribution unique à l'unité et à l'authenticité du tracé de la course.

Cependant, l'un des principaux défis dans l'établissement de ce périmètre de classement est la gestion du foncier. Si le réseau viaire, constitué de routes et de chemins pavés, appartient souvent aux communes, à certains EPCI ou au département du Nord, les terrains adjacents à ces secteurs sont majoritairement détenus par des propriétaires privés, qu'ils soient agriculteurs, exploitants ou simples propriétaires fonciers. Cette diversité de propriété impose une maîtrise foncière rigoureuse pour assurer la protection des secteurs pavés tout en respectant les droits des propriétaires locaux. Le parti pris est de limiter le classement au domaine public routier, en incluant uniquement les sections pavées et en excluant les parcelles privées adjacentes.

Le périmètre de classement a été conçu pour inclure un nombre suffisant de tracés pavés, permettant ainsi aux organisateurs de la course une certaine rotation et variation du parcours d'une année à l'autre. Néanmoins, un secteur qui ne sera pas classé pourra toujours être emprunté par la course. Et vice et versa, un secteur classé ne sera pas forcément emprunté par la course. Cette

flexibilité est essentielle pour adapter la course aux évolutions contemporaines tout en garantissant le nombre de kilomètres pavés nécessaires à la course. Ainsi, le principe de périmètre non seulement protège le patrimoine historique, mais il assure aussi que la course puisse continuer à évoluer sans perdre son caractère unique.

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

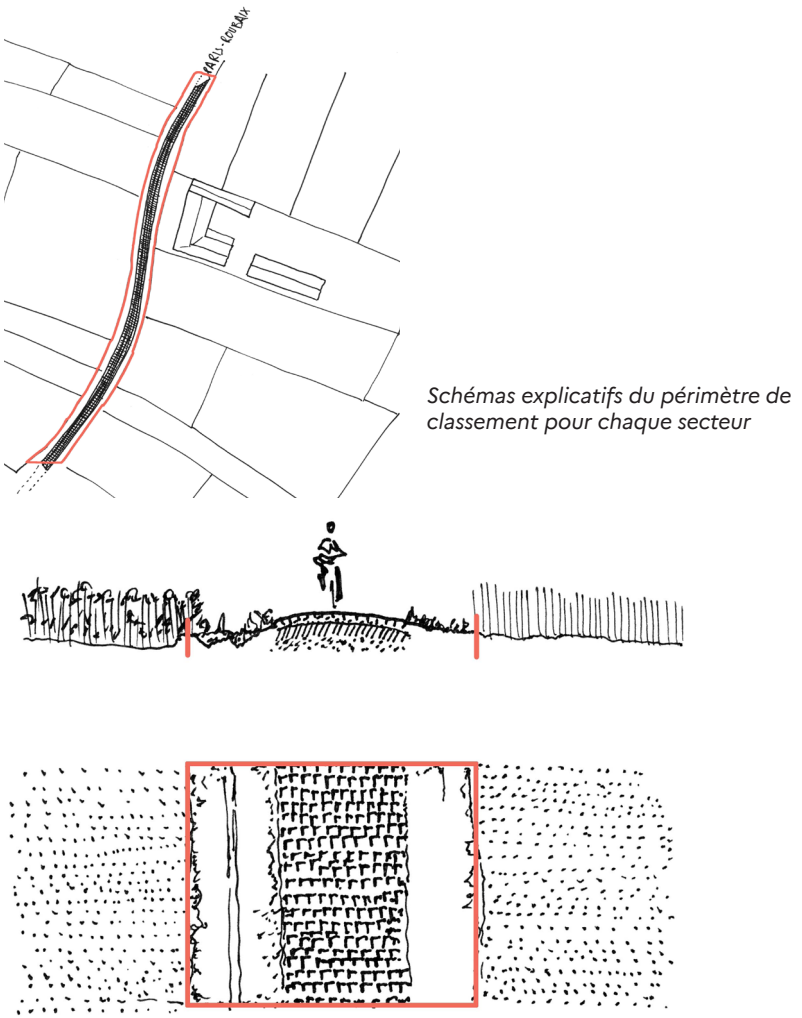
Le choix des secteurs se base ainsi sur diverses conditions :

- 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 ;
- être relativement en bon état ;
- le secteur ne doit pas faire l'objet d'un projet de macadamisation[1] ;
- être accessible de part et d'autre de ses extrémités pour assurer une continuité du parcours lors de la course.

Ainsi, sur les 134 secteurs pavés identifiés dans la base de données d'ASO et empruntés au moins une fois par la course depuis 1968, 52 secteurs pavés ont été retenus pour le classement sur la base des conditions définies précédemment, ainsi que le vélodrome à Roubaix, et le pont Gibus situé à Wallers. Cela représente une surface de 78 ha au total (dont 76 ha pour les 52 secteurs pavés et le pont Gibus, et 2 ha pour le vélodrome). Cela représente un linéaire de 77 km de secteurs pavés.

1. Il n'a pas été retenu d'intégrer au périmètre de classement le secteur pavé Charles Crupelandt (300 m) à Roubaix, situé non loin de l'entrée du vélodrome. En effet, cet aménagement récent, constitué de petits pavés dont certains portent le nom de vainqueurs, est amené à disparaître dans le cadre d'un projet de tramway.

À noter que le secteur pavé de la Trouée d'Arenberg n'a finalement pas été retenu dans ce projet de classement, car déjà classé en 1993. Une superposition de classement n'apporterait pas de valeur ajoutée selon l'IGEDD.



Schémas explicatifs du périmètre de classement pour chaque secteur

Lors de la consultation des collectivités sur le projet de classement en 2025, la ville de Hem a sollicité l'intégration du secteur pavé de l'« avenue d'Aljustrel » au projet de classement, pour une longueur d'environ 75 mètres. Cette demande a été analysée par l'IGEDD qui a considéré qu'en premier lieu, ce tronçon, réalisé en 2010 lors de l'aménagement du Jardin des Perspectives, n'est pas identifié comme un secteur pavé caractéristique de la course. Il ne figure dans aucun des documents de référence d'ASO ou des amis de Paris-Roubaix. Son emprunt par la course, relativement récent (une quinzaine d'années), relève davantage d'une évolution du tracé que d'un tronçon historique structurant pour la course. En second lieu, ce secteur présente un caractère manifestement anachronique au regard des autres tronçons proposés au classement. Il s'agit d'un aménagement urbain contemporain, ne reprenant pas les caractéristiques traditionnelles des secteurs anciens (profil, mise en œuvre, patine). Les pavés sont récents et taillés, et non issus de récupération. Enfin, ce secteur ne présente pas d'enjeu particulier en termes de difficulté sportive. Au regard de ces éléments, son intégration au projet de classement n'a pas été retenue.

Ci-après des notices explicatives pour préciser, au cas par cas, si certaines discontinuités (traversée de voie ferrée, de routes asphaltées) sont exclues ou, au contraire, maintenues dans le périmètre de classement

Secteur P25 – Pont Gibus : est actuellement coupé par la traversée d'une voie ferrée. Il a été retenu de ne pas inclure la voie ferrée dans le périmètre de classement, dans la mesure où, du point de vue de la gestion, cela poserait des difficultés pour la SNCF, exploitant un équipement fortement normé. La probabilité que la SNCF mette en œuvre un traitement en pavés au droit de la traversée apparaît, en conséquence, très faible.



© La Voix du Nord

Secteur P27 – Warlaing à Brillon : la voie pavée est aujourd'hui interrompue par une route dont le carrefour est traité en enrobé. Une analyse de la hiérarchisation des voies conduit toutefois à considérer la RD 81, support de la voie pavée, comme un axe plus structurant que la voie communale « rue François Sang » qu'elle croise. Dans ce contexte, il apparaît pertinent d'assurer une continuité de gestion à l'échelle départementale, tant pour l'entretien que pour la lisibilité des aménagements. Cette continuité se justifie également d'un point de vue paysager et historique : il s'agit à l'origine d'un linéaire unique, dont la perception a été altérée par l'aménagement du carrefour. Le rétablissement d'un continuum contribuerait à en retrouver la cohérence, tout en présentant un intérêt en matière de sécurité, notamment pour la régulation des vitesses.

La présence éventuelle de pavés sous le revêtement actuel devra être vérifiée. À défaut, un repavage pourrait être envisagé à plus long terme, cette perspective constituant à ce stade une potentialité. Au regard de l'ensemble de ces éléments, cette intersection a vocation à être considérée non comme une rupture, mais comme une continuité du linéaire pavé dans le périmètre de classement.

Secteur 31 – Orchies : ce secteur pavé est aujourd'hui interrompu par une portion en enrobé longeant un hameau. La question se pose de l'opportunité d'intégrer ou non cette section dans le périmètre de classement. Cette discontinuité correspond en réalité à deux voies distinctes — la rue de la Carrière Dorée et le chemin de l'Abattoir — marquées par un changement de direction et une différence de gabarit entre les sections pavées et la partie urbanisée intermédiaire. Cette dernière s'apparente à une traversée de hameau, même de faible ampleur, dont les caractéristiques diffèrent sensiblement de celles des linéaires pavés. La présence éventuelle de pavés sous le revêtement actuel pourrait être vérifiée. Toutefois, l'intérêt d'un repavage visant à rétablir une continuité entre les deux sections apparaît limité et peu pertinent au regard du contexte urbain. Par ailleurs, l'organisation de la course par ASO distingue ces deux tronçons comme des secteurs indépendants, chacun identifié par une dénomination propre. Au regard de l'ensemble de ces éléments, cette portion en enrobé n'a pas vocation à être intégrée dans le périmètre de classement.



Secteur P31 - Orchies chemin des prières

Secteur P32 - Auchy-les-Orchies à Bersée : ce secteur est aujourd'hui perçu comme scindé en deux sous-secteurs distincts : d'une part, le pavé de Metz et du Bar, et d'autre part, le pavé du Nouveau Monde. Bien qu'ils soient considérés depuis plusieurs années comme un seul secteur pavé, leur continuité est assurée par une portion en enrobé traversant le hameau de Wattines. Toutefois, cette continuité demeure peu lisible, notamment au niveau du carrefour, et ne traduit pas pleinement la réalité historique du tracé. En effet, lors des éditions 2001, 2007 et 2008 de la course, seuls les pavés de Metz et du Bar avaient été empruntés, à l'exclusion du pavé du Nouveau Monde. Il est ainsi proposé de ne pas classer la section en enrobé assurant la jonction entre ces deux portions pavées, afin de mieux rendre compte de leur individualité et de souligner qu'elles n'ont pas toujours été parcourues de manière consécutive.



Secteur P32 - pavé du nouveau monde

Secteur 35 – Mons-en-Pévèle : ce secteur pavé présente une discontinuité liée à la présence ponctuelle d'une portion en enrobé. La question se pose de l'intégration ou non de cette section dans le périmètre de classement. La logique de ce secteur repose avant tout sur sa difficulté sportive, reconnue et classée cinq étoiles, correspondant à la traversée complète d'un vallon : une descente rapide ponctuée de virages, suivie d'une remontée. Cette séquence forme un ensemble cohérent, dont la valeur n'est pas altérée par la présence localisée d'un revêtement en enrobé. La présence éventuelle de pavés sous cet enrobé pourrait être vérifiée. Le cas échéant, un enjeu existerait à les remettre au jour à l'occasion de travaux structurants, afin de rétablir la continuité du pavage. Une telle intervention permettrait également d'intégrer cette portion au périmètre protégé et de participer à la requalification des abords, contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie des riverains. Dans cette perspective, cette discontinuité n'a pas vocation à être considérée comme une rupture, mais comme une partie intégrante du secteur, appelée à retrouver, à terme, une continuité de traitement.



Secteur P35 - Mons en pévèle

Le secteur pavé P3 – Briastre, situé entre Briastre et Viesly, a récemment fait l'objet de travaux consistant en l'aménagement d'une bande piétonne en béton, accolée à la voie pavée et séparée de celle-ci par des arceaux, jusqu'au terrain de sport Vincent Wattem. La question du maintien de cette portion dans le périmètre de classement se pose, bien que ces aménagements n'altèrent pas le pavage existant. La commune s'est déclarée favorable au classement, en soulignant notamment la dimension mémorielle attachée à ce secteur, renommé le 10 juin 2018 « secteur pavé Michael Goolaerts », en hommage au coureur Michael Goolaerts, décédé le 8 avril 2018 lors de sa première participation à Paris-Roubaix, à la suite d'une chute survenue sur ce tronçon.

En l'état, le pavage est intégralement conservé et les arceaux constituent un dispositif réversible ; aucun élément ne justifie donc d'exclure cette portion du périmètre de classement. Il a été convenu entre ASO et le maire de Briastre que des barrières de sécurité seraient installées pendant le déroulement de la course, sur toute la longueur concernée, afin d'éviter tout risque d'accident pour les coureurs. Le maire a précisé que cet aménagement vise à permettre aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussette d'accéder en sécurité au complexe sportif ; la suppression des arceaux exposerait en effet la bande bétonnée au passage des engins agricoles. Ces éléments ont été entendus par la DREAL sans remise en cause du principe de l'aménagement. À plus long terme toutefois, une réflexion pourrait être engagée en vue d'un projet plus équilibré, consistant à implanter un cheminement piéton en retrait, à distance de la voie pavée, afin de concilier durablement accessibilité, sécurité et préservation paysagère.

Choix de dénomination du site classé

Pour la dénomination du futur site classé, il est proposé le titre suivant : **« Les secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome »**.

Cette dénomination vise à rendre compte de manière claire et synthétique des éléments constitutifs du site. Elle met en premier lieu en avant les secteurs pavés, qui constituent les éléments matériels du patrimoine concerné. Hérités d'anciennes voies rurales et industrielles, ces tronçons témoignent de l'histoire des infrastructures et des activités économiques qui ont marqué le territoire

La référence à Paris-Roubaix permet d'intégrer la dimension immatérielle associée à la course cycliste, dont la notoriété internationale a contribué à conférer à ces pavés une valeur patrimoniale particulière. Le titre associe ainsi explicitement le support matériel que constituent les pavés et l'événement sportif qui leur a donné une portée historique et symbolique.

Enfin, la mention du vélodrome rappelle le rôle indissociable de cet équipement dans l'histoire de l'épreuve. Lieu d'arrivée traditionnel de la course, il constitue l'aboutissement du parcours et participe pleinement à l'identité et à la mémoire de Paris-Roubaix.

Par sa formulation concise et évocatrice, cette dénomination permet ainsi d'identifier clairement le site tout en reflétant ses dimensions matérielles et immatérielles, étroitement liées à l'histoire de la course.

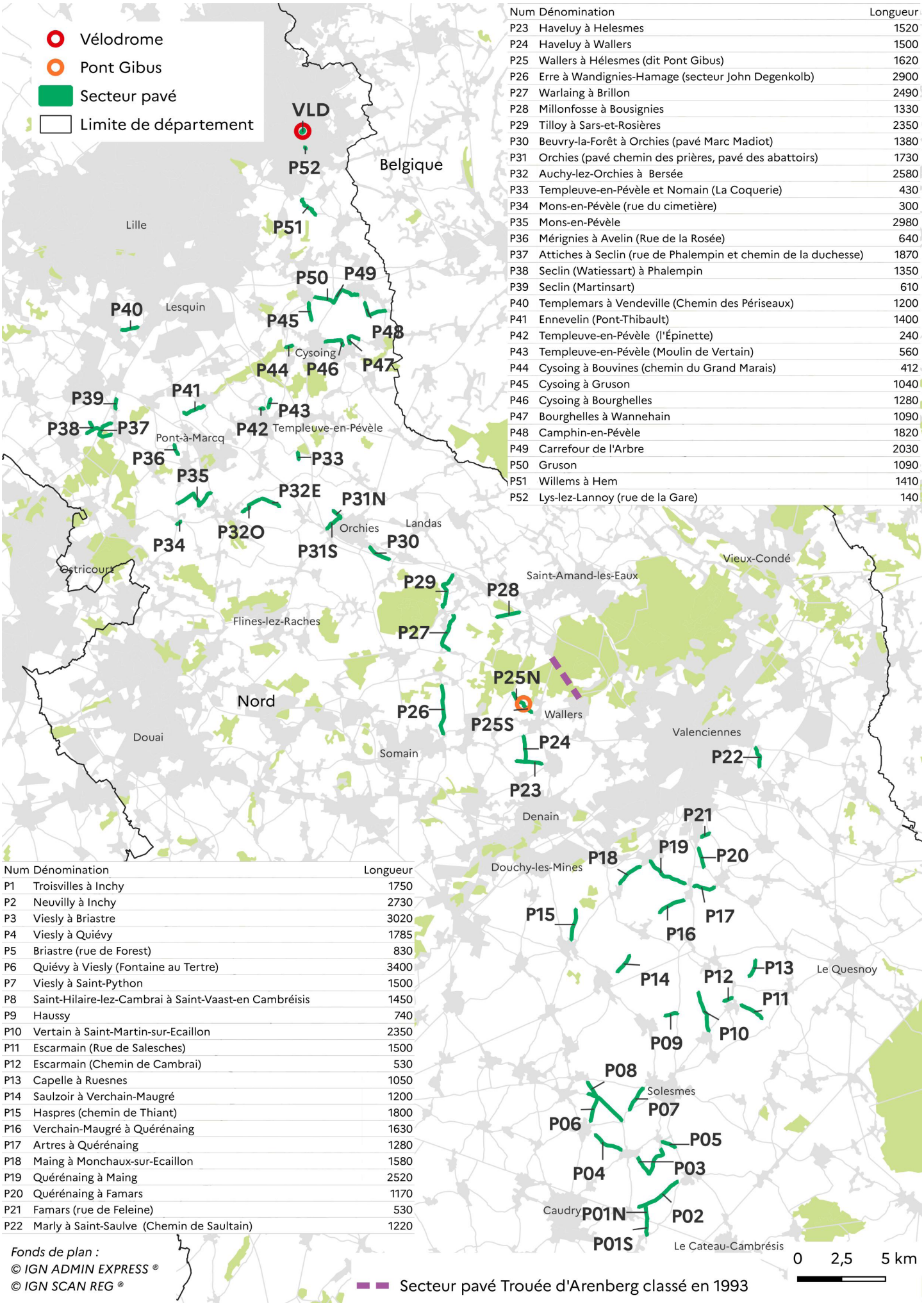
Cartes récapitulatives :

Vous trouverez ci-après :

- La carte d'ensemble du site classé des secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome ;
- la carte d'assemblage des huits grands secteurs. Une numérotation du sud au nord a été choisie ;
- les cartes des huits grands secteurs ;
- des photos de chacun des 52 secteurs pavés proposés.



Site classé des secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome

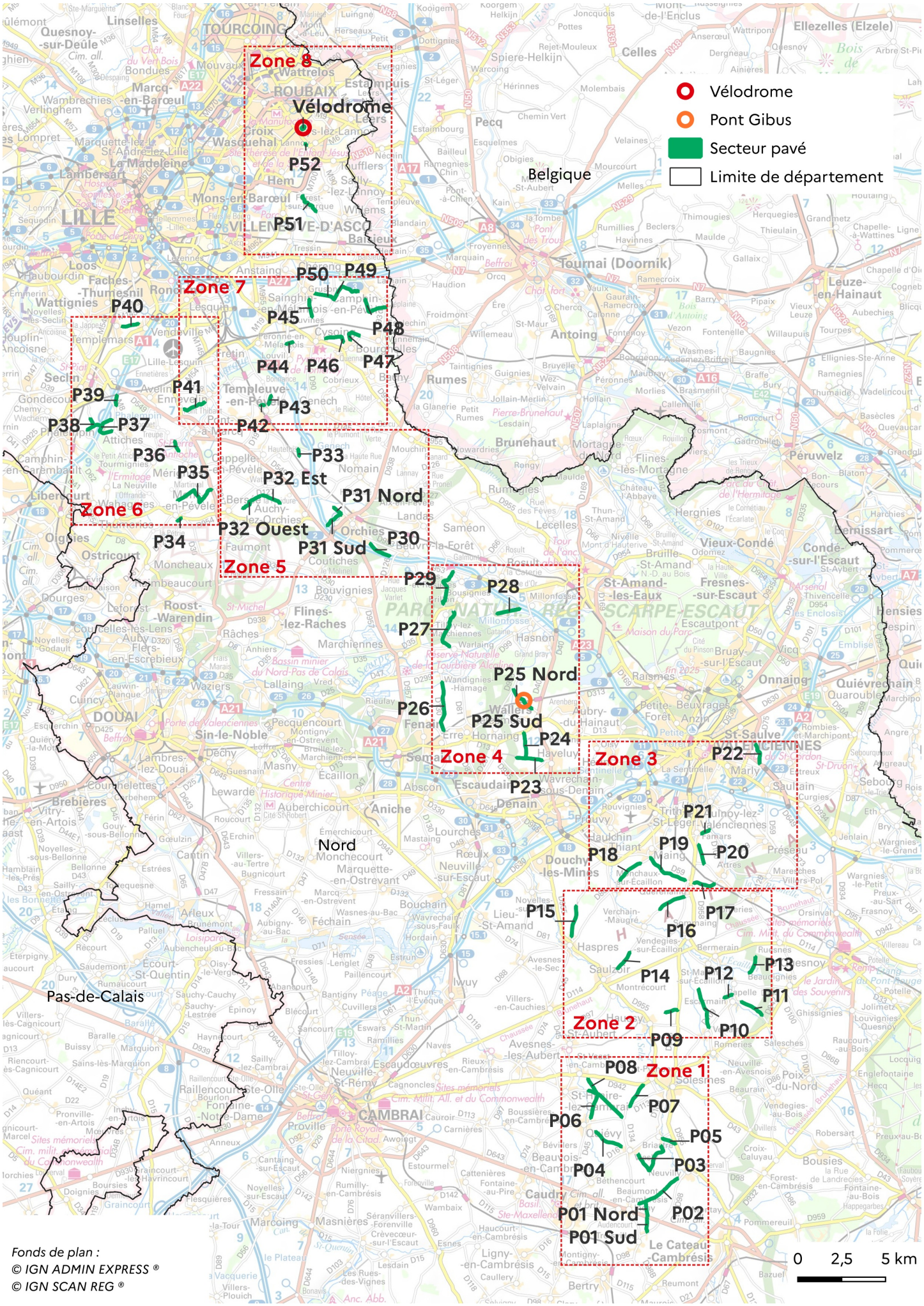


Num	Dénomination	Longueur
P23	Haveluy à Helesmes	1520
P24	Haveluy à Wallers	1500
P25	Wallers à Hélesmes (dit Pont Gibus)	1620
P26	Erre à Wandignies-Hamage (secteur John Degenkolb)	2900
P27	Warlaing à Brillon	2490
P28	Millonfosse à Bousignies	1330
P29	Tilloy à Sars-et-Rosières	2350
P30	Beuvry-la-Forêt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

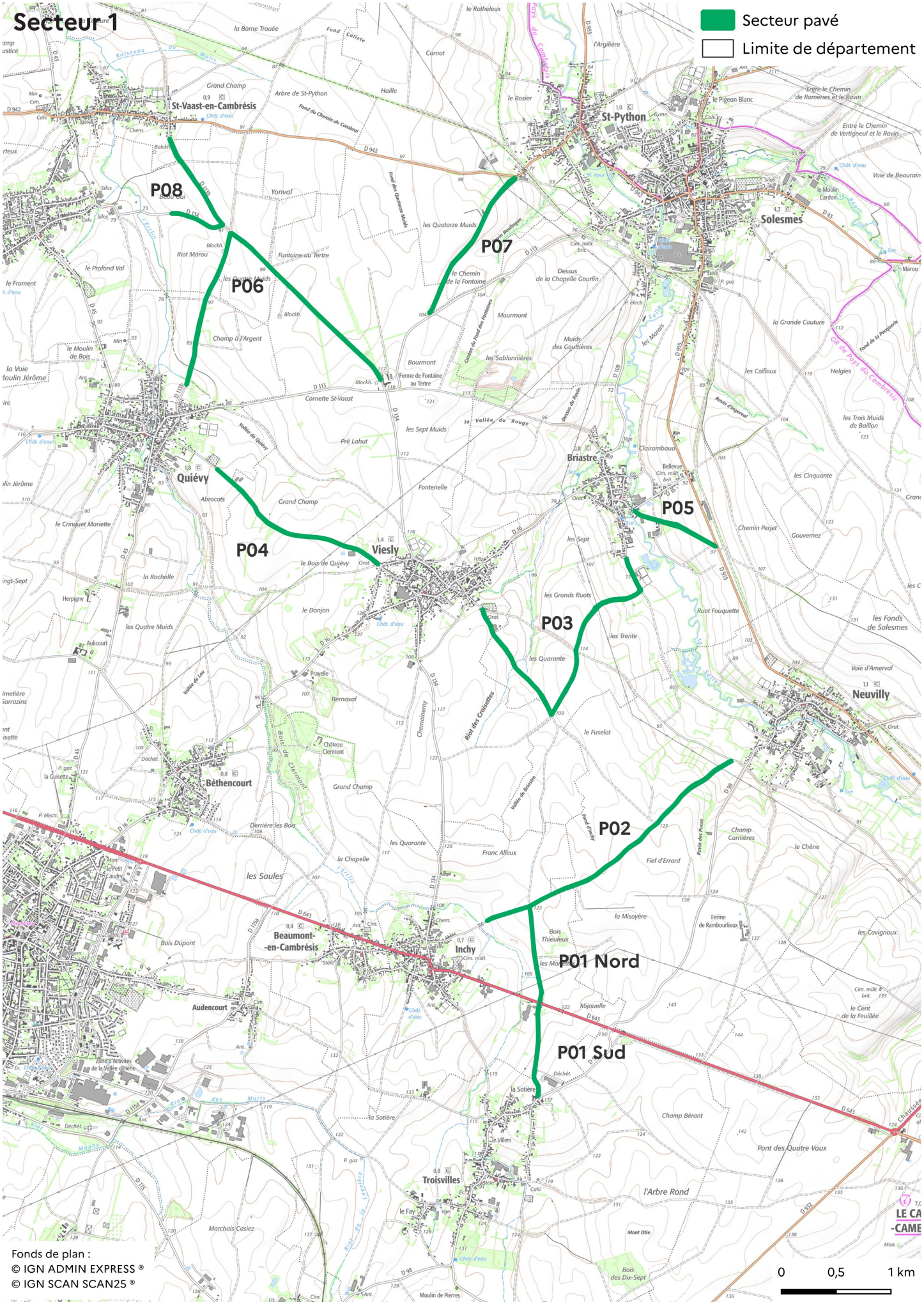
Num	Dénomination	Longueur
P1	Troisvilles à Inchy	1750
P2	Neuvilly à Inchy	2730
P3	Viesly à Briastre	3020
P4	Viesly à Quiévy	1785
P5	Briastre (rue de Forest)	830
P6	Quiévy à Viesly (Fontaine au Tertre)	3400
P7	Viesly à Saint-Python	1500
P8	Saint-Hilaire-lez-Cambrai à Saint-Vaast-en Cambréisis	1450
P9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

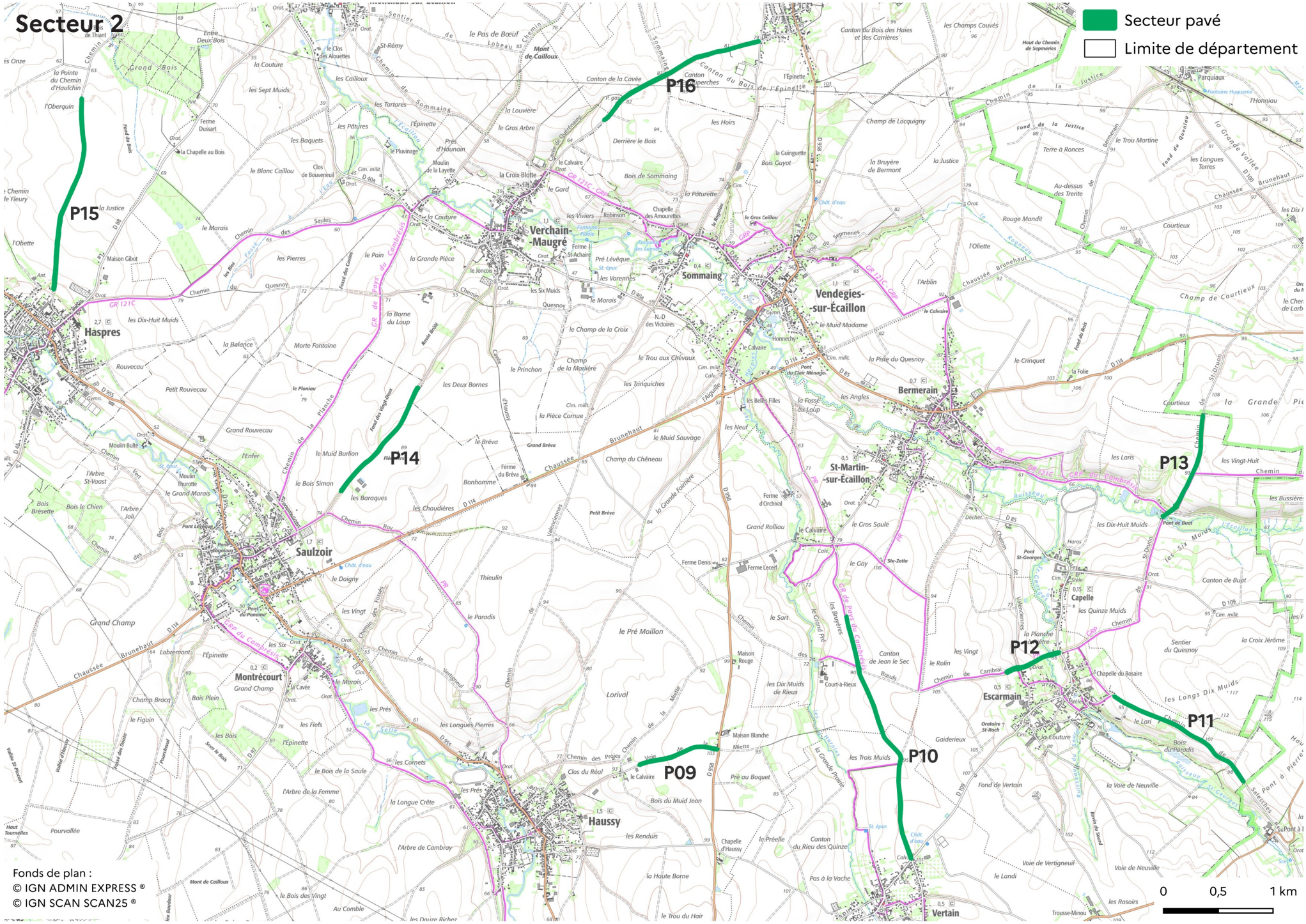
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN REG ®

Le site classé découpé en huit grands secteurs

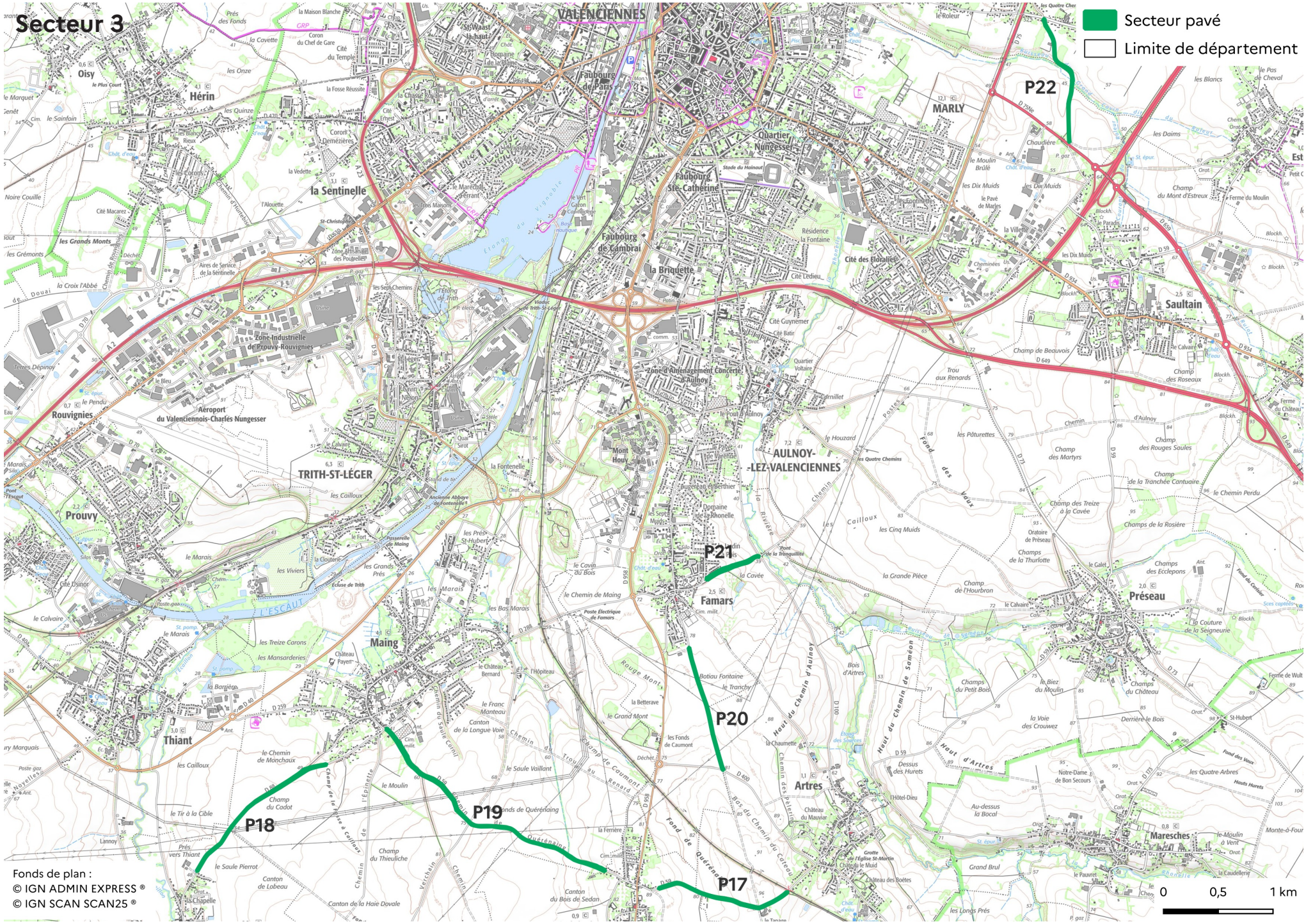


Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN REG ®

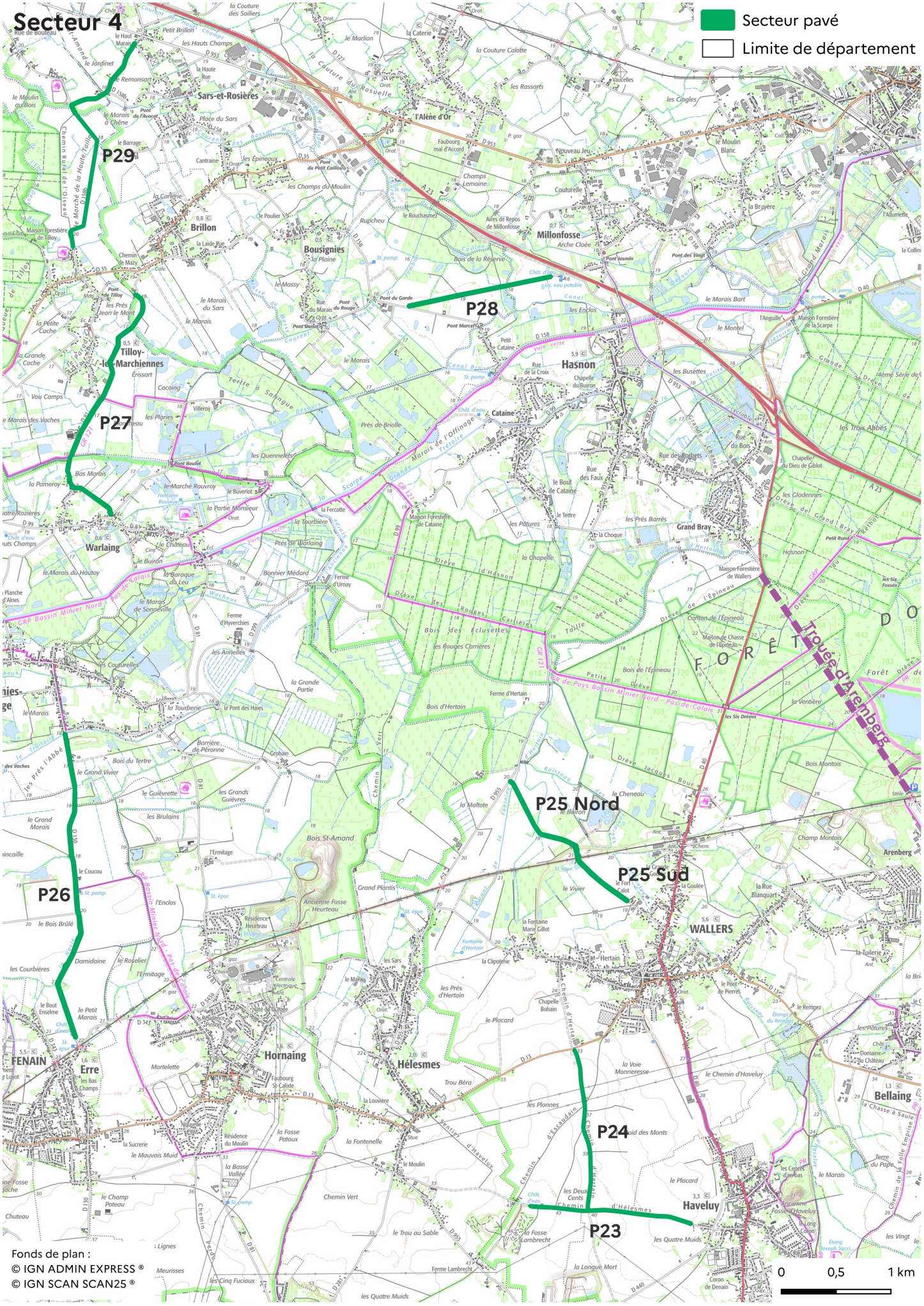

Secteur 1
Secteur pavé
Limite de département
P08
P06
P07
P04
P05
P03
P02
P01 Nord
P01 Sud
St-Vaast-en-Cambrésis
St-Python
Solesmes
Quiévy
Viesly
Briastre
Neuvilly
Béthencourt
Beaumont-
-en-Cambrésis
Inchy
Audencourt
Troisvilles
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®
0
0,5
1 km

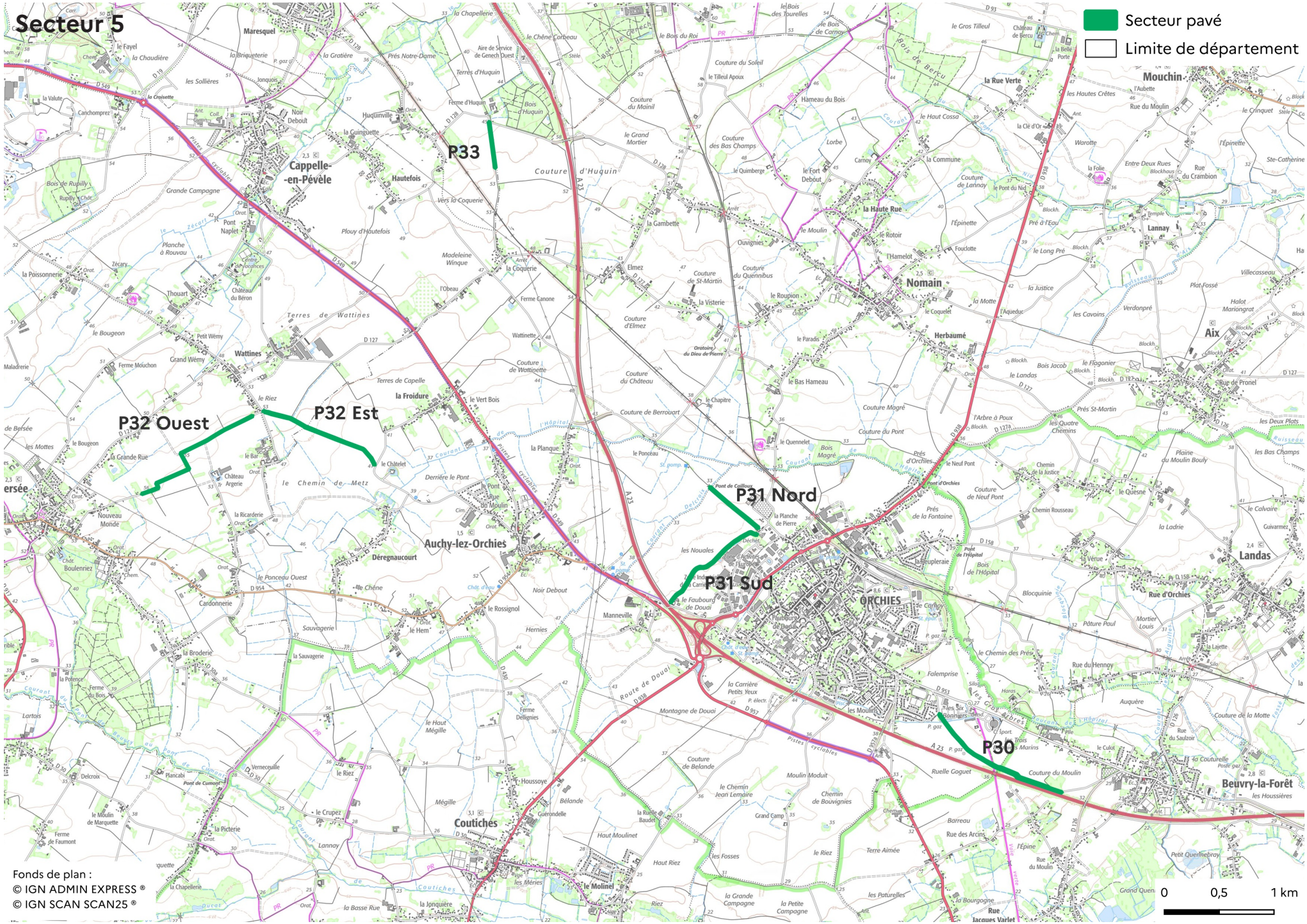


Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®

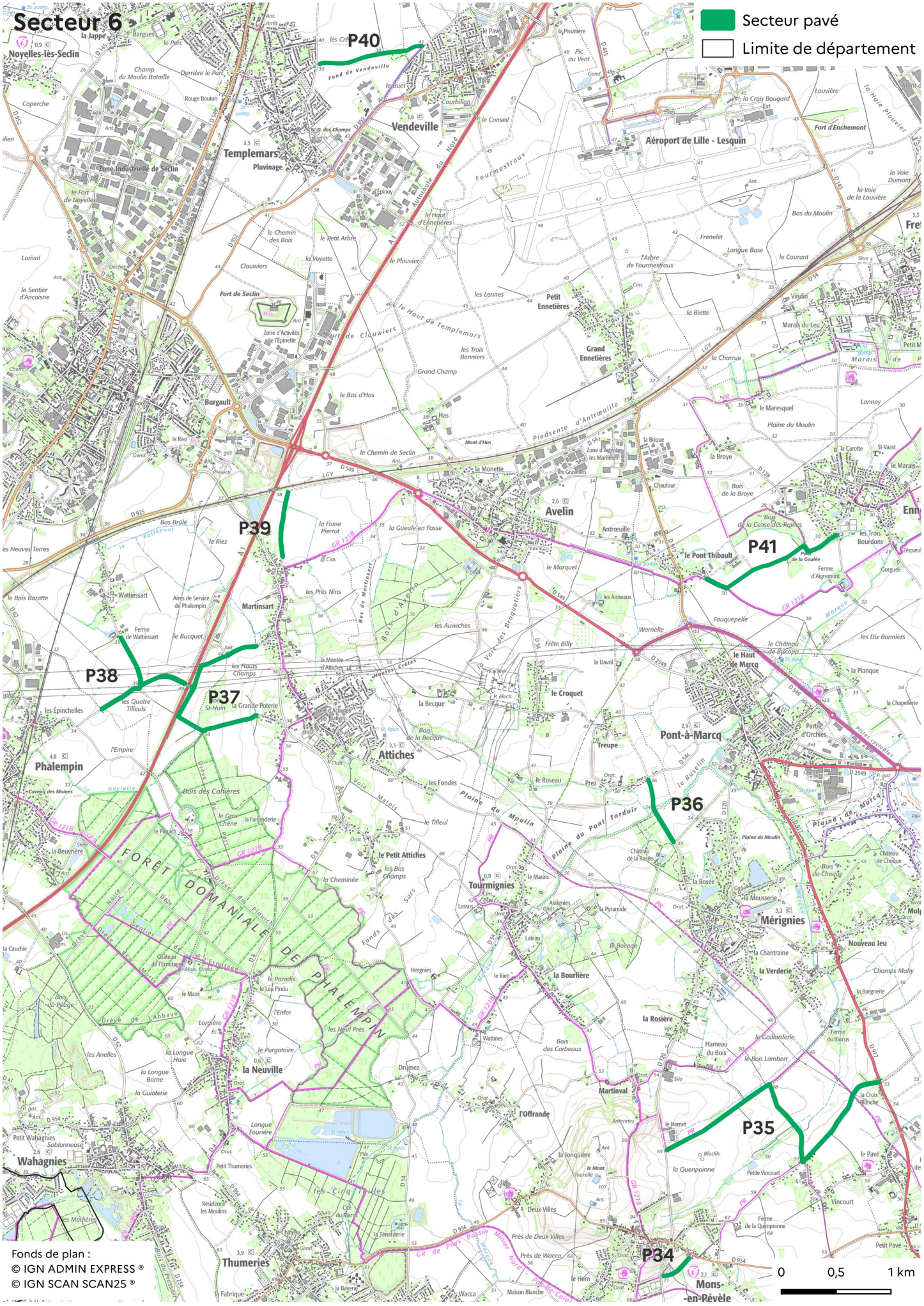


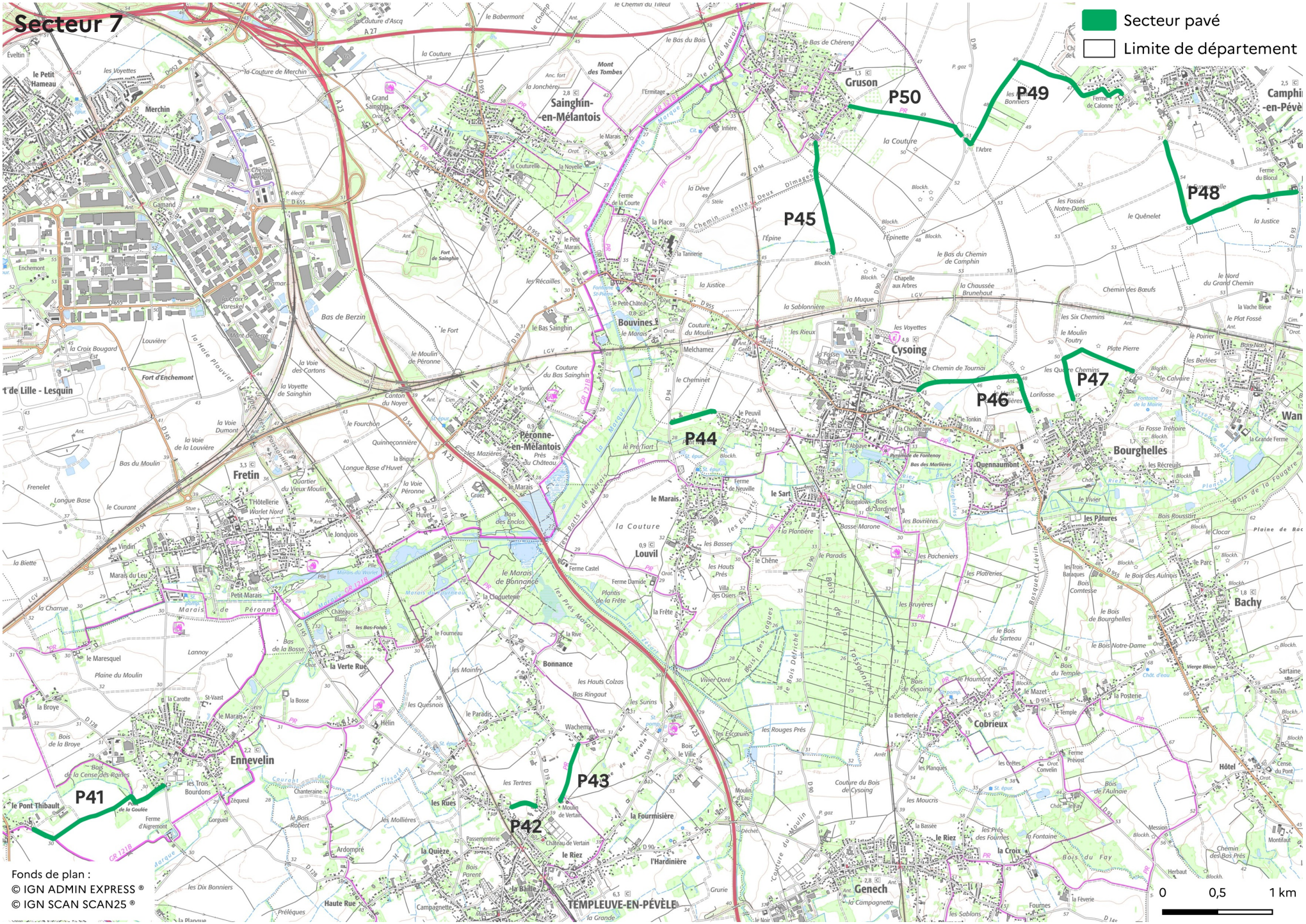
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®

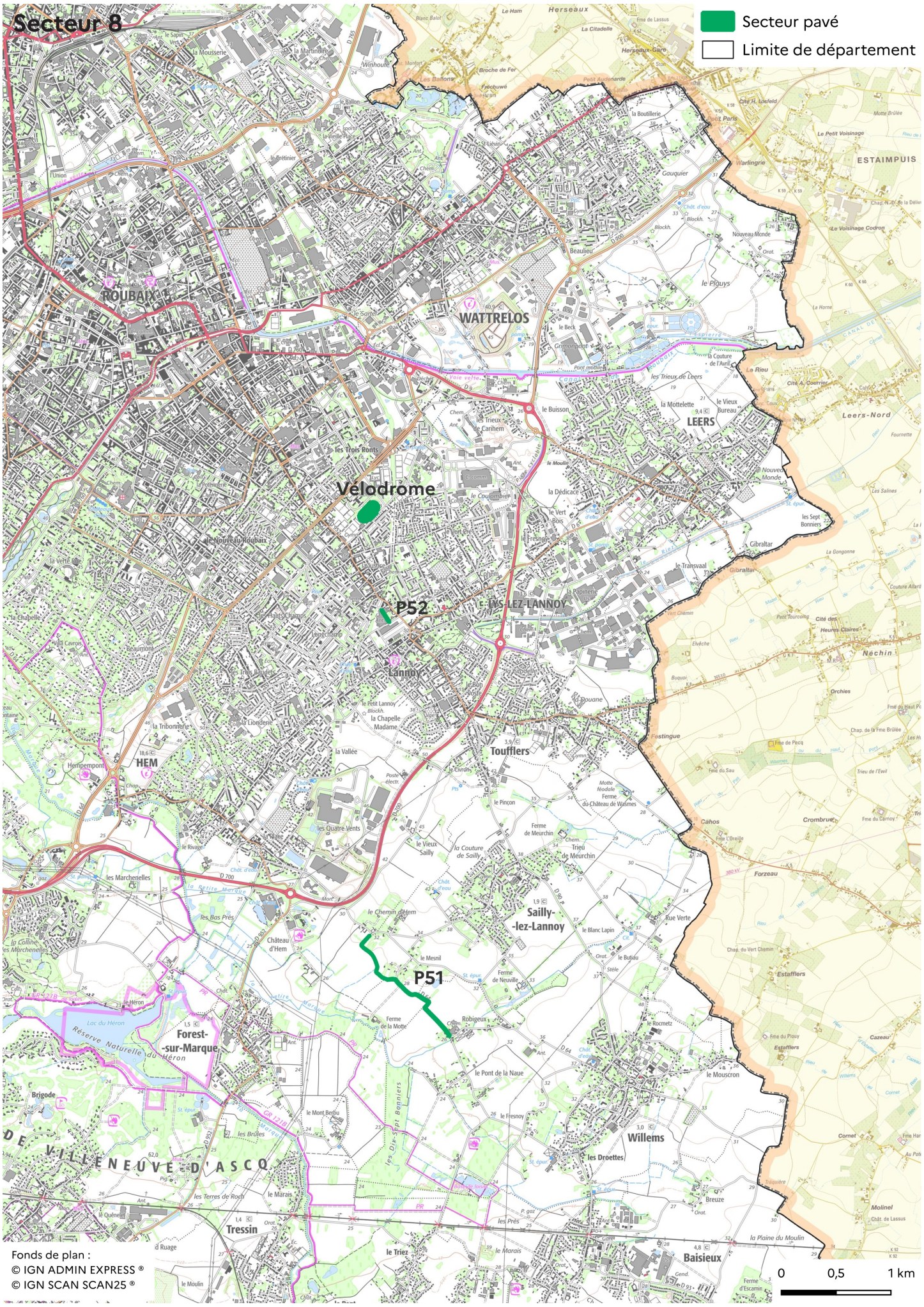

Secteur 4
Secteur pavé
Limite de département
P29
P28
P27
P26
P25 Nord
P25 Sud
P24
P23
Sars-et-Rosières
Brillon
Bousignies
Millonfosse
Tilloy-lez-Marchiennes
Hasnon
Catiane
Warlaing
Grand Bray
WALLERS
Arenberg
Hornaing
Hélesmes
FENAIN
Erre
Haveluy
Bellaing
Forêt d'Arenberg
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®
0
0,5
1 km



Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®


Secteur 6
Secteur pavé
Limite de département
P40
P39
P38
P37
P41
P36
P35
P34
Noyelles-lès-Seclin
Templemars
Vendeville
Aéroport de Lille - Lesquin
Avelin
Pont-à-Marcq
Attiches
Phalempin
Martinsart
Burgault
Tourmignies
Mérignies
la Neuville
Wahagnies
Thumeries
Mons-en-Pévèle
Martinval
la Bourlière
Petit Ennetières
Grand Ennetières
le Pont Thibault
le Croquet
le Haut de Marcq
FORÊT DOMANIALE DE PHALEMPIN
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®
0
0,5
1 km


Secteur 7
Secteur pavé
Limite de département
P41
P42
P43
P44
P45
P46
P47
P48
P49
P50
Sainghin-en-Mélantois
Gruson
Cysoing
Bouvines
Péronne-en-Mélantois
Fretin
Ennevelin
Louvil
Bonnance
Quennaumont
Bourghelles
Cobrieux
Genech
TEMPLEUVE-EN-PÉVÈLE
Bachy
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®
0
0,5
1 km


Secteur 8
Secteur pavé
Limite de département
Vélodrome
P52
P51
ROUBAIX
WATTRELOS
LEERS
LYS-LEZ-LANNOY
Lannoy
HEM
Toufflers
Sailly-
-lez-Lannoy
Forest-
-sur-Marque
Willems
Baisieux
Tressin
ESTAIMPUIS
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN SCAN SCAN25 ®
0
0,5
1 km

Les secteurs retenus pour le classement :

P 1



De Troisvilles à Inchy *1 750 m*

P 2



De Neuvilly à Inchy *2 730 m*

P 3



De Viesly à Briastre *3 020 m*

P 4



De Viesly à Quievy *1 785 m*

P 5



Briastre (rue de Forest) *830 m*

P 6



Quièvy à Saint-Python
(Fontaine au Tertre) *3 400 m*

P 7



Viesly à Saint-Python *1 500 m*

P 8



De Saint-Hilaire à Saint-Vaast *1 450m*

P 9



Haussy *740 m*

P 10



De Vertain à
Saint martin sur Ecaillon *2 350 m*

P 11



Escarmain
(Rue de Salesches) *1 500m*

P 12



Escarmain
(Chemin de Cambrai) *530 m*

Les secteurs retenus pour le classement :



Capelle à Ruesnes *1 050 m*



Saulzoir à Verchain Maugré *1 200m*



Haspres (chemin de Thiant) *1 800 m*



De Verchain-Maugré à Quérénaing *1 630 m*



De Artres à Quérénaing *1 280 m*



Maing à Monchaux sur Ecaillon *1 580 m*



Quérénaing à Maing *2 520 m*



Quérénaing à Famars *1 170 m*



Famars (rue de Feleine) *530 m*



Marly à Saint-Saulve (Chemin de Saultain) *1 220 m*



Haveluy à Helesmes *1 520 m*



Haveluy à Wallers *1 500 m*

Les secteurs retenus pour le classement :

P 25



Wallers à Hélesmes (dit Pont Gibus) — *1 620 m*

P 26



Erre à Wandignies-Hamage (secteur John Degenkolb) — *2 900 m*

P 27



Warlaing à Brillon — *2 490 m*

P 28



De Millonfosse à Bousignies — *1 330 m*

P 29



Tilloy les Marchiennes à Sars-et-Rosières — *2 350 m*

P 30



Beuvry-la-Forêt à Orchies (pavé Marc Madiot) — *1 380 m*

P 31



Orchies (pavé chemin des prières, pavé des abattoirs) — *1 730 m*

P 32



Auchy les Orchies à Bersée — *2 580 m*

P 33



Templeuve-en-Pévèle et Nomain (La Coquerie) — *430 m*

P 34



Mons en Pévèle (rue du cimetière) — *300 m*

P 35



Mons en Pévèle — *2 980 m*

P 36



De Merignies à Avelin (Rue de la Rosée) — *640 m*

Les secteurs retenus pour le classement :

P 37



Attiches à Seclin (rue de Phalempin et chemin de la duchesse) *1 870 m*

P 38



Seclin (Watiessart) à Phalempin *1 350 m*

P 39



Seclin (Martinsart) *610 m*

P 40



Templemars à Vendeville (Chemin des Périseaux) *1 200 m*

P 41



Ennevelin (Pont-Thibault) *1 400 m*

P 42



Templeuve-en-Pévèle (l'Épinette) *240 m*

P 43



Templeuve-en-Pévèle (Moulin de Vertain) *560 m*

P 44



Cysoing à Bouvines (chemin du Grand Marais) *412 m*

P 45



De Cysoing à Gruson *1 040 m*

P 46



Cysoing à Bourghelles *1 280 m*

P 47



Bourghelles à Wannehain *1 090 m*

P 48



Camphin en Pévèle *1 820 m*

Les secteurs retenus pour le classement :



Carrefour de l'Arbre *2 030 m*



Gruson *1 090 m*



De Willems à Hem *1 410 m*



Lys lez Lannoy (rue de la Gare) *140 m*

Effets du classement

Régime juridique du site classé

Principes généraux du classement (art. L341-1 et L341-9)

Le classement de site intervient sur un monument naturel ou un site dont la conservation ou la préservation d'un point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque est reconnue d'intérêt général (art. L341-1 du code de l'environnement). Une fois classés, les sites constituent une servitude d'utilité publique qui doit être annexée aux documents d'urbanisme. Les effets du classement « suivent le monument ou le site classé, en quelques mains qu'il passe » (art. L341-9).

Dans un site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect est soumise à autorisation spéciale du préfet ou du ministre compétent. Certaines interventions sont interdites de manière automatique :

- les nouvelles lignes électriques ou téléphoniques doivent être enterrées sauf impossibilité technique ;
- les installations de camping, caravaning ou habitations légères de loisir sont interdites sauf cas particuliers ;
- toute publicité modifiant l'état ou l'aspect du site est interdite. Les travaux affectant l'aspect du site nécessitent généralement une autorisation préfectorale (après avis de l'Architecte des Bâtiments de France) ou ministérielle, selon leur nature, après avis de la commission départementale nature, paysages et sites (CDNPS). L'autorisation peut également s'articuler avec les procédures d'autres codes (urbanisme, patrimoine).

Modalités d'entretien et de restauration

Les modifications et nouveaux projets d'aménagement dans l'emprise du site classé doivent préserver les grandes caractéristiques ayant justifié le classement.

Secteurs pavés : les pavés existants doivent être conservés. En cas de restauration, il convient d'utiliser les matériaux existants ou des pavés similaires parmi les quatre types de pierre employés (grès, granit rose, pierre bleue, porphyre) et de suivre la technique de pose et de rejointoiement proposée par les Amis de Paris-Roubaix. Les restaurations à l'identique sont considérées comme de l'entretien courant et ne nécessitent pas d'autorisation.

Le classement ne signifie pas que les secteurs pavés classés seront systématiquement inclus dans le parcours de Paris-Roubaix. De même, les secteurs pavés non classés peuvent être empruntés par la course. L'organisateur, Amaury Sport Organisation (ASO), conserve la liberté de définir le tracé de son parcours, indépendamment du périmètre du classement. Il apporte en revanche légitimité et pérennité aux secteurs protégés pour les futures éditions. En cas de dégradation de pavés, les collectivités ne sont pas obligées de les restaurer, mais un défaut d'entretien peut entraîner une détérioration progressive, voire une disparition des pavés, susceptible de sanctions. ASO pourrait alors choisir de ne plus les inclure dans le parcours.

Pont Gibus : ce pont ferroviaire, emblématique de la course depuis 1994 et en hommage au coureur Gilbert Duclos Lassalle, est repeint chaque année, ce qui est considéré comme un entretien courant et ne nécessite pas d'autorisation. La végétation pourra être taillée de manière mesurée pour limiter l'accès sur les piles et réduire les dégradations.

Vélodrome André-Pétrieux : l'extérieur du site (tribunes, piste, clôture) doit être préservé. Toute modification affectant l'aspect des lieux requiert une autorisation au titre des sites et doit respecter l'authenticité du site. À noter que, dans le cadre de la consultation des collectivités menée en 2025 sur le projet de

classement, la MEL s'est déclarée favorable à la démarche. Elle a toutefois souligné que le classement ne devait pas constituer un frein au projet de parc des sports envisagé sur le site du vélodrome de Roubaix. Lors d'une réunion tenue le 15 décembre 2025, réunissant la DREAL, l'ABF, la MEL et la Région, il a été convenu que la DREAL et la DRAC assureraient un suivi étroit de ce projet et seraient associées à l'élaboration du cahier des charges des études programmées en 2026, afin de garantir une meilleure prise en compte du volet patrimonial, en articulation avec la révision du SPR, susceptible de définir un règlement adapté au secteur.

Protection des douches : les douches du vélodrome constituent un lieu emblématique de la course, où tous les coureurs se réunissaient après l'épreuve, symbolisant l'égalité et le rituel de Paris-Roubaix. Elles font partie intégrante de l'histoire et de l'identité de la course. Toutefois, la protection au titre des sites classés n'est pas adaptée pour les préserver, car elle ne couvre que l'extérieur des bâtiments et pas leur intérieur. La révision du site patrimonial remarquable (SPR), qui inclut actuellement le vélodrome et les douches, permettra d'assurer leur protection pérenne, garantissant la conservation de ce lieu historique et symbolique.

Effets sur le territoire : en dehors de l'emprise du site classé, les espaces avoisinants (zones agricoles, projets éoliens, expansion urbaine…) ne sont pas impactés par le classement : seules les règles applicables au site classé s'appliquent dans son périmètre, et aucun effet n'est imposé hors de celui-ci. Dans le périmètre classé, la protection et la valorisation des secteurs pavés renforcent l'identité locale et promeuvent Paris-Roubaix comme patrimoine vivant, tout en soutenant l'attractivité du territoire et les retombées économiques pour les communes traversées.



Incidences sur la gestion et la conservation

Le classement garantit la préservation à long terme des secteurs pavés de Paris-Roubaix et de ses éléments indissociables (le Pont Gibus, ainsi que le vélodrome André-Pétrieux). Il permet d'encadrer les rénovations et restaurations tout en respectant l'authenticité, la sécurité et la durabilité des sites.

Pour ce faire, un plan de gestion et de valorisation accompagne le classement, proposant des recommandations destinées aux collectivités, à l'organisateur Amaury Sport Organisation (ASO) et à l'association « Les Amis de Paris-Roubaix ». Ce plan n'est pas prescriptif et n'impose aucune obligation de restauration : il fournit des outils et des conseils pour faciliter la gestion des sites et sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés (agriculteurs, associations…).

Ce plan prévoit notamment :

- des préconisations pour la pose ou la restauration des pavés et des principes d'aménagement favorisant la gestion des eaux pluviales ;
- des mesures de sécurité lors de travaux à proximité des secteurs pavés (passages de poids lourds…) ;
- l'harmonisation de la signalétique en lien avec la course, incluant bornes, œuvres artistiques et stèles, contribuant à la lecture et à la transmission de l'histoire de l'épreuve.

Des outils numériques, tels qu'un tableau de bord et des fiches d'identité pour chaque secteur pavé, sont mis à disposition pour faciliter la gestion du site classé par les Amis de Paris-Roubaix et les collectivités.

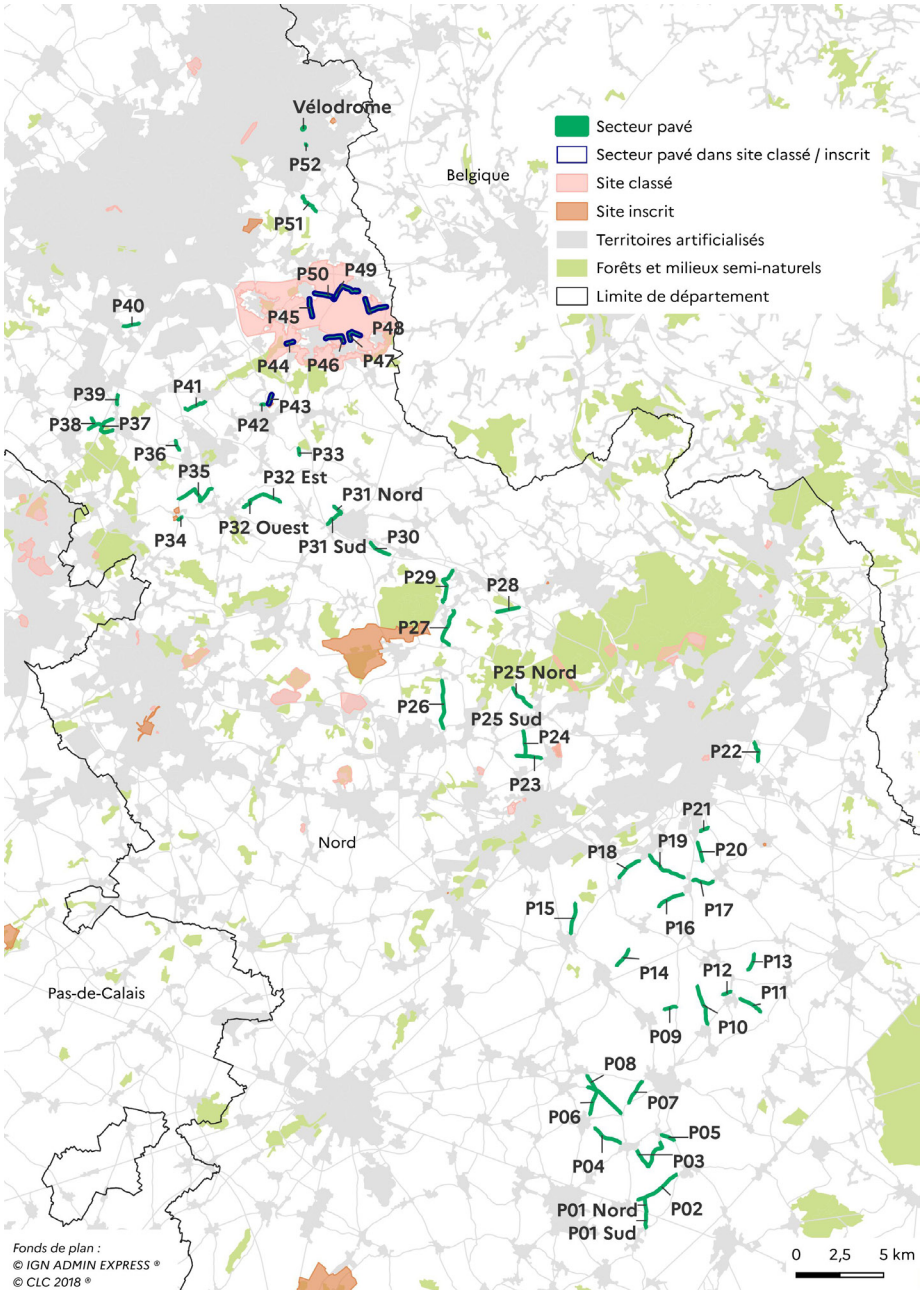
Articulation avec les protections existantes

Articulation avec les sites classés et inscrits existants

L'ensemble des 52 secteurs répertoriés traverse de nombreux milieux et paysages. Certains de ces territoires ont déjà profité d'une protection au titre des sites inscrits et classés, qui a pour objectif de préserver les caractéristiques essentielles de ces sites remarquables.

Le département du Nord dispose de 17 sites classés et 27 sites inscrits. Parmi l'ensemble des sites classés et inscrits du Nord, seuls **trois sites** sont traversés par des secteurs pavés empruntés ou ayant été empruntés par le Paris-Roubaix :

- le site classé du champ de bataille de Bouvines et ses abords (2834,57 ha) situé sur les communes de Bouvines, Baisieux, Gruson, Bourghelles, Camphin-en-Pévèle, Wannehain, Cysoing, Sainghin en Mélantois, Chéreng, Fretin, Louvil, Anstaing. Il est sillonné par sept secteurs :
    1. Cysoing à Bouvines - 600 m (P.44)
    2. Cysoing à Gruson - 1500 m (P.45)
    3. Cysoing à Bourghelle - 1300 m (P.46)
    4. Bourghelles à Wannehain - 1100 m (P.47)
    5. Camphin-en-Pévèle - 1800 m (P.48)
    6. Carrefour de l'Arbre - 2100 m (P.49)
    7. Gruson - 1100 m (P.50)
- le site classé «Drève des Boules d'Hérin dite Pavé d'Arenberg» (48.8 ha). Il est traversé par le secteur pavé de la Trouée d'Arenberg - 2300 m ;
- le site inscrit de la plaine de Vertain (8,89 ha), formant les abords du moulin de Vertain (site classé), situé dans la commune de



Templeuve-en-Pévèle. Il est traversé par le secteur pavé de Templeuve (Moulin de Vertain) - 560 m (P.43).

La superposition de deux sites classés est possible mais doit rester pertinente.

Pour s'en assurer, il convient d'interroger les sites existants interceptés pour apprécier :

- le degré de cohérence des objectifs de protection poursuivis par ces sites existants (critères de protection, objectifs et plan de gestion si ce dernier existe) avec ceux du présent projet (protection des pavés) pour évaluer la capacité réelle ou non à encadrer voire à s'opposer à des travaux qui porteraient atteinte aux pavés ;
- leur niveau de protection (classé ou inscrit), qui doit être au moins équivalent pour garantir le même niveau de protection.

Le site classé du champ de bataille de Bouvines et ses abords

La bataille de Bouvines s'est déroulée un dimanche ensoleillé de fin juillet 1214 dans une vaste plaine agricole homonyme. À son issue, le roi Philippe-Auguste adopte le titre de roi de France, marquant la victoire de la royauté sur la féodalité et la naissance d'un État-nation centralisé. Ce site constitue ainsi un lieu fort de l'identité et de la symbolique nationale.

Les sept secteurs pavés concernés par le projet de classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix se situent pour la plupart dans le périmètre du site classé, certains débordant toutefois du périmètre strict. Il aurait été possible de ne pas inclure ces secteurs dans la proposition de classement, compte tenu de la protection déjà existante. Cependant, les objets de protection diffèrent :

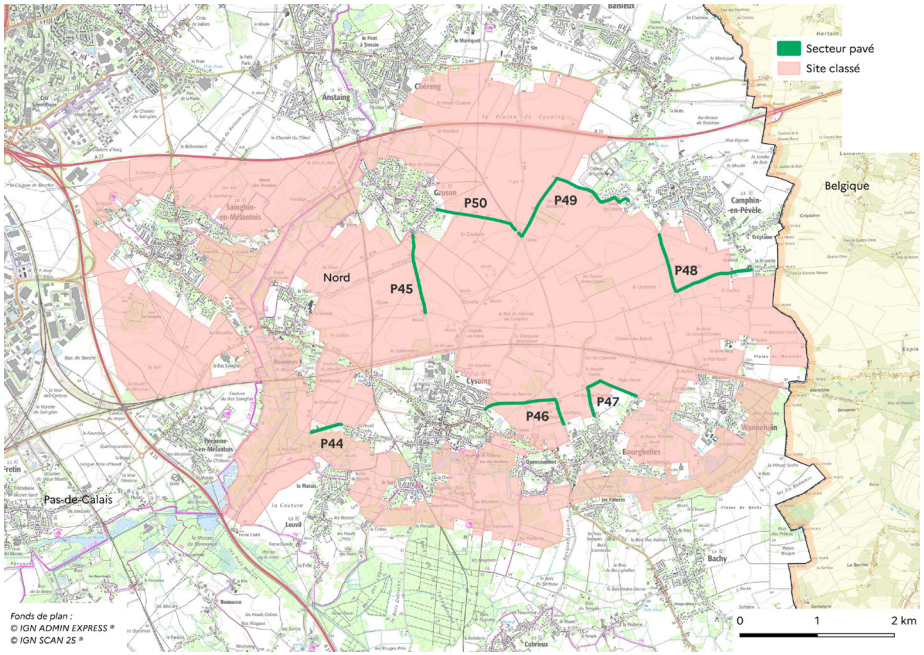
- d'un côté, le site de Bouvines est protégé pour sa valeur historique et symbolique ;
- de l'autre, les pavés sont protégés pour le cadre spécifique de la course cycliste mythique de Paris-Roubaix.



Chemin du grand Marais à Cysoing

De plus, la surface concernée varie : vaste espace ouvert pour le site historique, portions limitées pour les secteurs pavés. Certains de ces secteurs dépassent d'ailleurs le périmètre strict du site classé.

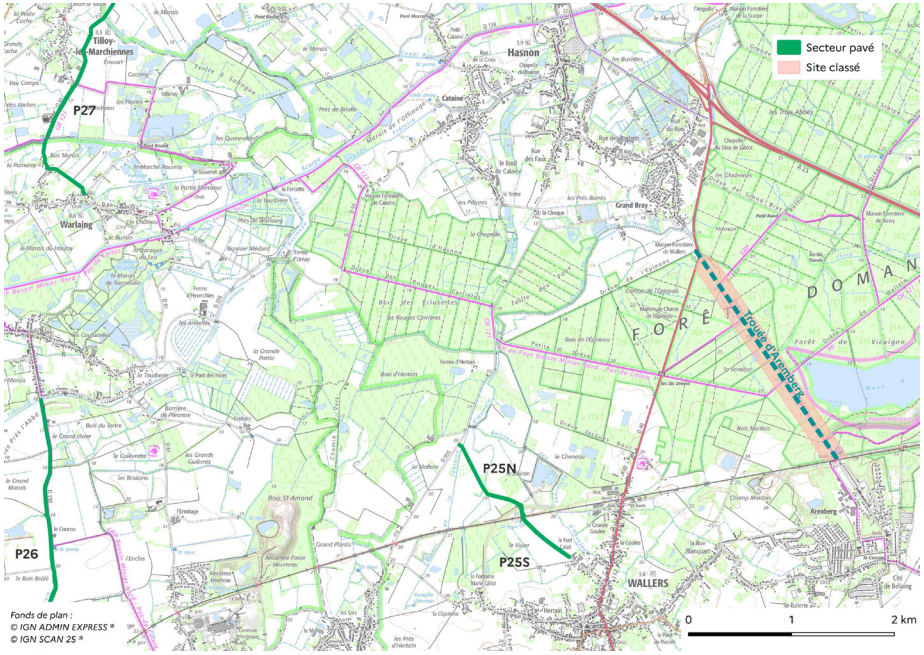
Sur le plan opérationnel, le classement du 25 juillet 2014 du champ de bataille et de ses abords est accompagné d'un plan de gestion, dont l'une des orientations principale est d'offrir aux usagers un espace de respiration et d'observation facilement accessible en contrepoids à la métropole dense, tout en accompagnant l'accueil touristique grâce au développement de liaisons douces et à la préservation et restauration des voies pavées. Cette orientation est parfaitement cohérente avec l'objectif du projet de classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix.



Emprise du site classé du champ de bataille de Bouvines et ses abords superposée aux secteurs pavés du futur site classé

En conclusion, le site du champ de bataille de Bouvines, déjà classé pour sa valeur historique, poursuit des objectifs distincts de ceux du classement des pavés pour la course cycliste. Toutefois, les orientations de restauration et de préservation des pavés sont cohérentes entre les deux projets. Le périmètre du site classé ne permet pas de garantir la protection de la totalité des sept secteurs pavés concernés. Le projet de classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix complète donc cette protection en couvrant l'ensemble des secteurs pavés, rendant la superposition des classements pertinente et justifiée.

Le site classé de la Drève des Boules d'Hérin dite Pavé d'Arenberg



Localisation du site classé correspondant au secteur pavés de la Trouée d'Arenberg.

Le site de la Drève des Boules d'Hérin, plus connu sous le nom de « Trouée d'Arenberg », a été classé le 9 février 1993 pour ses critères historique et pittoresque. La protection couvre la chaussée pavée ainsi qu'une bande forestière de 100 mètres de part et d'autre, incluant les éléments boisés environnants. L'objectif principal est de maintenir l'intégrité de la route pavée, en préservant son état d'origine et la qualité de son environnement naturel.

Le plan de gestion du site prévoit notamment :

- **Conservation de la route pavée :**
  - restauration des pavés par des professionnels pour maintenir leur disposition et leur aspect distinctif ;
  - entretien des fossés de drainage afin de prévenir l'érosion et les dégradations.
- **Gestion de l'événement Paris-Roubaix :**
  - encadrement strict des interventions autorisées pendant la course ;
  - limitation des véhicules motorisés et suivi de l'état du site après chaque édition.
- **Plan de financement et collaboration :**
  - contributions de l'ONF et partenariats avec les collectivités locales et associations ;
  - approche intégrée et collaborative pour garantir une gestion durable et valorisante du site.



02/10/2021 - Paris-Roubaix Challenge - Trouee d'Arenberg, crédit photo ASO

Ces mesures sont parfaitement cohérentes avec les objectifs du classement des pavés de Paris-Roubaix. L'arrêté de classement précise également que le Pavé d'Arenberg, portion de l'itinéraire Paris-Roubaix, présente un intérêt général justifiant sa protection.

Compte tenu des objectifs identiques et du périmètre plus étendu du classement existant, l'IGEDD et le ministère estiment qu'un nouveau classement n'apporterait pas de valeur ajoutée. Il est donc proposé de retirer ce secteur pavé du projet de classement.

Cependant, afin de préserver la cohérence et la lisibilité d'ensemble du projet, il est souhaitable de rappeler dans le rapport que la Trouée d'Arenberg, déjà classée, constitue le maillon historique et emblématique central du parcours et complète naturellement le nouveau classement des secteurs pavés.



La trouée d'Arenberg. • © MAXPPP

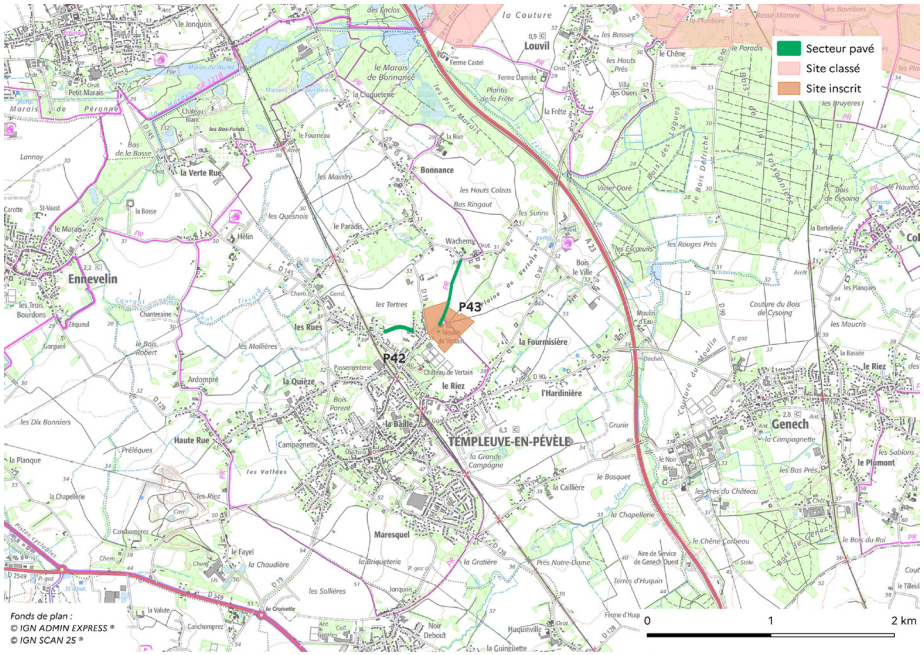
Le site inscrit de la plaine de Vertain

Le site de la plaine de Vertain, inscrit le 10 mai 1981, a pour objectif principal de préserver le caractère rural de la plaine environnante. La protection couvre les terres agricoles situées autour du moulin jusqu'à l'entrée de Templeuve, ainsi que les chemins pavés utilisés par la course Paris-Roubaix. Cette démarche vise à maintenir le moulin comme repère paysager central et à éviter toute urbanisation susceptible d'altérer l'identité visuelle et culturelle du site.

Les orientations de gestion du site inscrit visent ainsi à protéger et valoriser la plaine de Vertain, en conservant son caractère rural et en renforçant son attractivité en tant que patrimoine historique et culturel régional.



Le moulin de Vertain



Localisation du site inscrit de la plaine de Vertain.

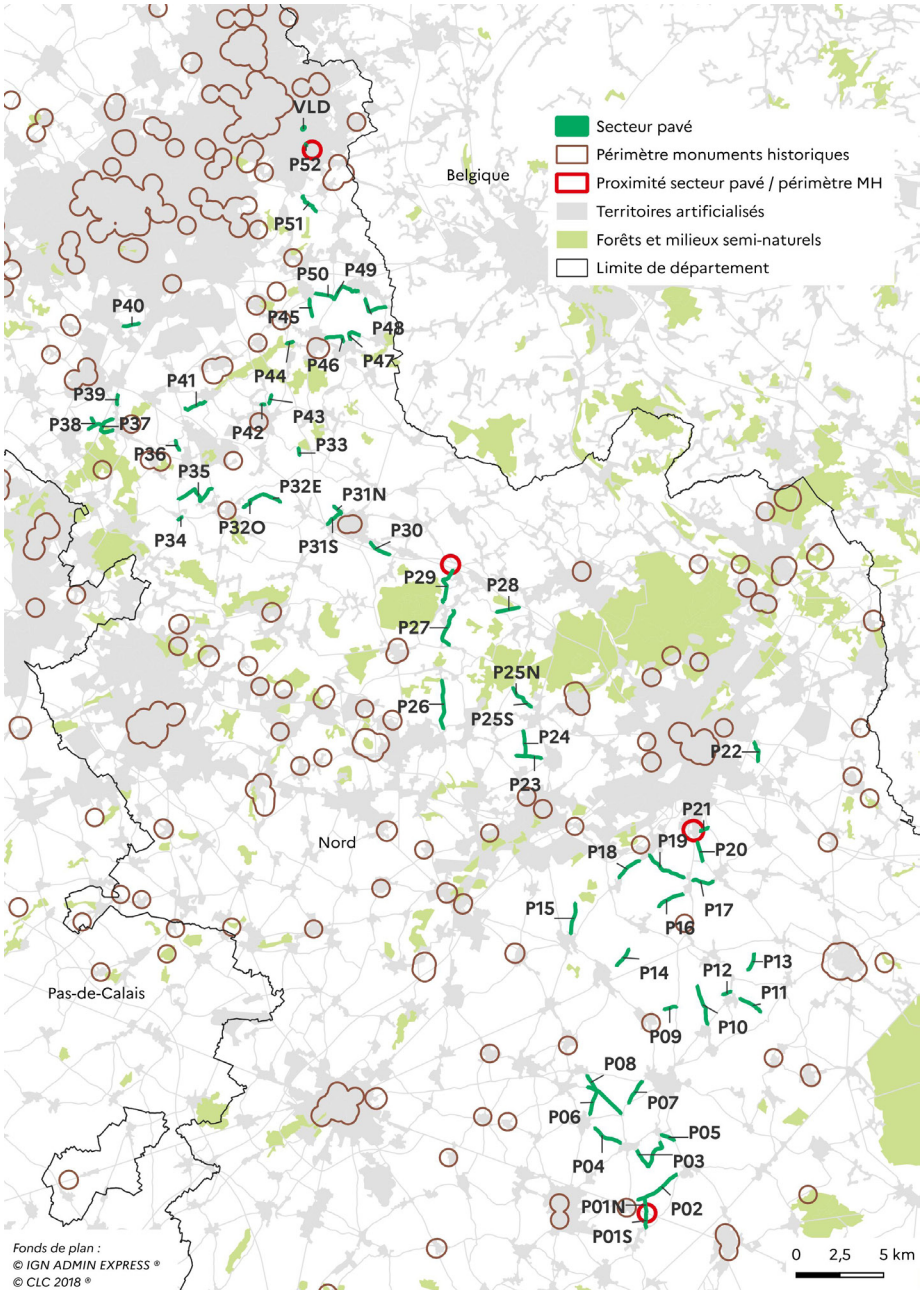
Bien que les objectifs du site inscrit – préservation du caractère rural – diffèrent de ceux du classement des secteurs pavés de Paris-Roubaix, ils restent compatibles. Par ailleurs, le périmètre du site inscrit ne couvre pas entièrement le secteur pavé concerné par le projet de classement, et le niveau de protection qu'il offre est inférieur à celui d'un classement. Le secteur pavé débute à l'intérieur du site inscrit et se poursuit à l'extérieur.

En conclusion, le classement de ce secteur pavé constitue une garantie supplémentaire, à la fois en termes de périmètre et de niveau de protection, assurant une préservation plus complète et durable que l'inscription seule.

Articulation avec les monuments historiques et abords de monuments historiques

- La borne ancienne d'Inchy classée MH en 1936 - INCHY indiquant la chaussée pavée datant de 1791, qui relie Cambrai à Catillon-sur-Sambre est proche du secteur : P. 1 De Troisvilles à Inchy
- Vestige archéologiques antiques et médiévaux - FAMARS. Les vestiges mis au jour en août 2004 ont été inscrits en octobre 2007. Il est proche du secteur : P. 21 Famars
- Restes du château du Loir - SARS-ET-ROSIÈRES. Inscrits en novembre 1969, ils sont proches du secteur : P.29 Tilloy à Sars-et-Rosières
- Le mémorial américain du bois Belleau, monument historique inscrit le 28 mars 2017. Il est proche du secteur P.52 Lys les Lannoy.

Aucun secteur pavé touche directement les monuments historiques mais les quatres secteurs relevés ci-dessus traversent les 500 m des abords des monuments historiques.



Articulation avec la réglementation des Plans Locaux d'Urbanisme (Intercommunaux)

PLU « éléments de paysage »

Définition : éviter la destruction d'éléments du paysage bâti ou naturel: quartiers ou édifices d'intérêt patrimonial, ensembles paysagers ou éléments isolés (arbres, haies, murets, mares...) à préserver ou à mettre en valeur.

Dans le cas des secteurs pavés, il existe plusieurs rues et chemins empruntés par la course qui bénéficient de cette protection répertoriée dans les documents d'urbanisme. Le classement au titre des sites devra prendre en compte cette prescription déjà présente qui va déjà dans le sens de la protection envisagée. Les protections actuelles de certains abords de routes pavées participent à la valorisation de la course et des paysages traversés.

Sont concernés :

Rue de Feleine à Famars (59 300) (P.21)

Branche d'enfer, Vertain (59 730) (P.10)

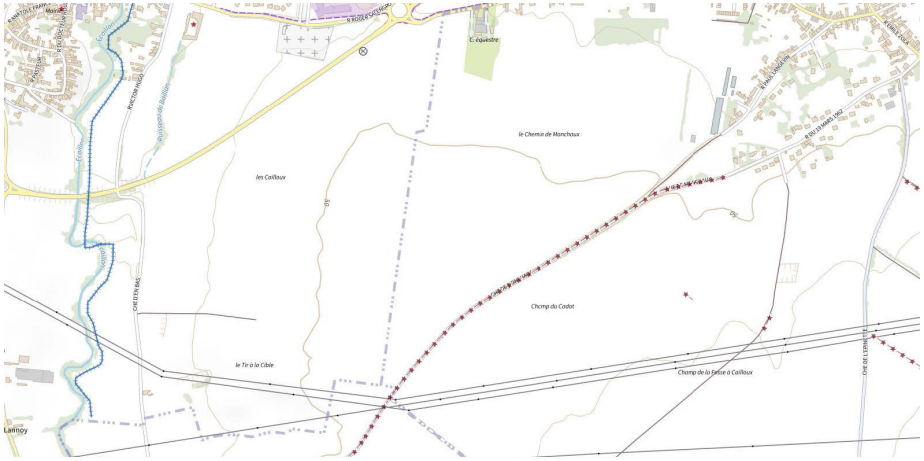
Rue de Bouvines, Camphin-en-Pévèle (59 780) (P.48)

Chemin de Monchaux (D88), Maing (59 233) (P.18)



Secteurs pavés protégés au titre du L 151-19 du CU dans le PLUi de Valenciennes Métropole

P21 Secteurs pavés retenus pour le classement des pavés de Paris-Roubaix



chemin de Monchaux, Maing

Éléments de paysage



rue de Feleine, Famars