

Projet de classement au titre des sites Secteurs pavés de Paris-Roubaix et son vélodrome

4- Consultation préalable

Dans le cadre du projet de classement, le Préfet du Nord a consulté les acteurs concernés dont les communes traversées par les secteurs pavés et son vélodrome.

A noter que depuis le décret du 17 avril 2026 portant modernisation du régime applicable aux sites inscrits et classés au titre du code de l'environnement, le préfet doit recueillir systématiquement l'avis des conseils municipaux des communes concernées.

Cette **consultation organisée du 5 août au 4 novembre 2025** a permis d'associer l'ensemble des collectivités, établissements publics et acteurs concernés par ce patrimoine sportif et paysager emblématique. Elle a constitué une étape essentielle pour consolider le projet, en intégrant les réalités locales, les usages existants et les attentes exprimées.

Il est à noter qu'en l'absence de délibération dans un délai de trois mois, l'avis de la commune est considéré comme favorable. Cependant, la DREAL a souhaité relancer les communes n'ayant pas répondu afin de recueillir leur position au-delà de ce délai, dans une logique de démarche partenariale visant à renforcer l'efficacité de cette protection et à impliquer davantage les acteurs locaux. En se prononçant, les communes peuvent ainsi mieux s'approprier cette démarche et contribuer à la préservation de ce patrimoine pour les générations futures.

Sur les 61 communes consultées, dont 46 sont propriétaires de voies pavées, toutes ont émis un avis favorable sur le projet global de classement. Seule, la commune de Lys-Lez-Lannoy s'est exprimée en faveur du retrait du secteur pavé P52 rue de la gare à Lys lez Lannoy (secteur pavé qui relève de la propriété de la MEL), estimant que le maintien du pavé est incompatible avec l'usage de cette voie, fréquentée par les riverains du complexe immobilier attenant ainsi que par les acteurs des activités économiques riveraines.

Les échanges dans le cadre de cette consultation ont permis de dissiper certaines incompréhensions, notamment quant à la portée juridique du classement et à ses effets concrets en matière de gestion, d'entretien ou d'aménagement.

Sur les 6 établissements publics de coopération intercommunale consultés, 3 ont formalisé un avis favorable dont la MEL (propriétaire de certains secteurs pavés), la CC Pévèle Carembault et la CA Porte du Hainaut.

La Métropole européenne de Lille s'est fortement impliquée durant cette consultation, compte tenu de ses compétences sur certains secteurs pavés et de la perspective du transfert du Parc des Sports de Roubaix, qui abrite le vélodrome André-Prétrieux, en raison de son intérêt métropolitain. Sur le secteur P52 de Lys-lez-Lannoy, elle s'est montrée favorable à son classement. Les échanges ont porté en particulier sur l'articulation du classement avec le projet de développement du parc des sports à Roubaix et les conditions d'encadrement de la publicité au sein de l'équipement. La consultation a permis de définir un cadre équilibré. Le classement vise à assurer la pérennité de cet

équipement historique, en prévenant toute disparition ou transformation radicale, tout en reconnaissant son caractère d'équipement sportif vivant, actif tout au long de l'année. Il a ainsi été acté que la publicité et le sponsoring, constitutifs de son identité et de son modèle économique, pourront être maintenus de manière permanente, sous réserve qu'ils demeurent proportionnés et compatibles avec le caractère patrimonial du site. En revanche, les dispositifs à caractère agressif, tels que les panneaux lumineux à LED, seront exclus. Le périmètre retenu, limité au vélodrome historique André Pétrieux, ne fait pas obstacle au projet plus large de parc des sports.

Le Département (également propriétaire de certains secteurs pavés) et la Région ont de leur côté soutenu le projet, sous réserve d'une prise en compte attentive des enjeux de sécurité et de compatibilité avec les aménagements existants.

Le Parc naturel régional Scarpe-Escaut, l'Office national des forêts et la chambre d'agriculture ont également rendu un avis favorable, cette dernière formulant plusieurs observations relatives à la circulation des engins agricoles et à la préservation des accotements.

Ces contributions ont ainsi permis d'enrichir et de préciser le plan de gestion. La possibilité d'interventions d'urgence pour des raisons de sécurité a notamment été intégrée, autorisant à titre provisoire la pose d'enrobé dans l'attente d'une remise en état des pavés. Des encadrés spécifiques rappellent désormais le maintien de la circulation agricole, l'absence d'incidence du classement sur le développement des exploitations et le rôle essentiel des accotements et des bandes enherbées. Ces ajustements traduisent la volonté de concilier protection patrimoniale et poursuite des usages agricoles et locaux.

Enfin, la consultation a permis d'affiner la description de plusieurs secteurs, en corrigeant ou en complétant les informations relatives aux communes concernées, aux propriétaires et à la dénomination des voies. Elle a également conduit à réinterroger le découpage de certains secteurs.

Dans son ensemble, cette démarche a confirmé l'adhésion unanime des acteurs au projet (cf l'ensemble des délibérations ci-jointes) avec notamment la demande de la commune d'Hem d'ajouter un secteur pavé supplémentaire au projet de classement (avenue Aljustrel sur la commune de Hem). Il a été décidé de ne pas retenir ce secteur, dans la mesure où il ne correspond pas à un secteur pavé historique caractéristique de la course. Il s'agit en effet d'un aménagement urbain contemporain, ne reprenant pas les spécificités traditionnelles des secteurs anciens (profil, techniques de mise en œuvre, patine). Par ailleurs, il ne présente pas d'intérêt particulier en termes de difficulté sportive.

A noter également l'avis de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) qui a effectué une 2ème visite sur site début 2026. Dans son rapport du 10 mars 2026, l'IGEDD valide le projet présenté par la DREAL Hauts-de-France au regard du critère historique, tout en émettant plusieurs recommandations :

- elle préconise tout d'abord d'éviter les redondances de protection, et recommande donc l'exclusion du secteur P25 (Trouée d'Arenberg), déjà classé en 1993 au titre de la loi de 1930, estimant qu'un nouveau classement n'apporterait pas de valeur ajoutée.
- elle insiste sur la nécessité de structurer et de renforcer le suivi des interventions et travaux sur les chaussées pavées. Cette observation croise l'enjeu de pouvoir garantir la sécurité des usagers, avec

l'objectif de retour systématique à l'état pavé dans un délais raisonnable pour ne pas porter atteinte au site en cohérence avec les principes de protection liés au classement.

- elle souligne l'importance de mieux intégrer les éléments mémoriels liés à l'événement, en recommandant la prise en compte des stèles situées sur le domaine public, considérées comme des composantes indissociables de l'histoire et de la notoriété de la course. Cette observation soulève une question de méthodologie : celle d'un inventaire préalable, suivi d'une réflexion collective sur l'harmonisation des stèles, tant dans leur aspect que dans leur implantation, sans doute au travers de la production d'un cahier de recommandations

Le seul propriétaire privé en indivision concerné par le projet de classement (secteur du pont Gibus) a été contacté par un courrier du 18 septembre 2024, resté sans réponse. De nouveaux contacts ont été pris avec ce propriétaire au 1er semestre 2026. Un nouveau courrier en date du 29 juin 2026 lui a été adressé. La DREAL est en attente de son accord.