

Réf. : 2025_417_SM

Lille, le 1^{er} décembre 2025

Service Eau et Nature
Pôle Sites et Paysages
Affaire suivie par : Stéphanie MEERPOEL
Tél. : 03 20 40 43 23
stephanie.meerpoel@developpement-durable.gouv.fr

Le Directeur

à
CHAMBRE D'AGRICULTURE DU NORD/PAS-DE-CALAIS
A l'attention de Monsieur le Président
56, avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 SAINT-LAURENT-BLANGY

Objet : Projet de classement des secteurs pavés de la course Paris-Roubaix – Réponse aux observations de la Chambre d'Agriculture

La DREAL Hauts-de-France vous remercie pour l'attention portée au projet de classement des secteurs pavés de la course Paris-Roubaix au titre des sites et pour les remarques formulées dans votre courrier du 24 octobre 2025. La Chambre d'Agriculture comprend et partage l'objectif de préservation du patrimoine porté par ce projet, tout en exprimant plusieurs questionnements relatifs au plan de gestion. Vous trouverez, ci-après, les éléments de réponse apportés par mon service.

1. Sur le maintien de la circulation agricole sur les chemins ruraux

Vous soulignez que les secteurs pavés constituent des chemins ruraux régulièrement empruntés dans le cadre des activités agricoles, et qu'il est essentiel que cet usage puisse perdurer. Vous exprimez à ce titre des inquiétudes quant aux éventuelles conséquences du classement sur le maintien des possibilités de la circulation des engins agricoles.

Nous souhaitons vous rassurer pleinement sur ce point. La recommandation figurant page 14 du plan de gestion – qui concerne l'utilisation de voies d'accès spécifiques à proximité des pavés pour limiter le passage d'engins lourds – a uniquement un caractère incitatif. Il s'agit, pour les cas où c'est possible, d'inciter à éviter le passage d'engins susceptibles d'endommager les pavés et non d'interdire. Elle vise avant tout à encourager une bonne gestion de ces voies, en tenant compte des usages constatés. L'objectif est d'anticiper le risque de détérioration prématurée, qui pourrait entraîner une altération de l'aspect du site et créer un danger pour la circulation publique, voire remettre en cause le passage de la course.

Le classement n'a aucunement pour objet d'imposer des restrictions à l'activité agricole. Il vise à maintenir ces voies pavées en bon état d'utilisation, en respectant l'aspect qui leur confère cette singularité dans l'imaginaire collectif de cette course.

La formulation pourra être reprise afin de rassurer les exploitants agricoles.

2. Sur la concertation et la compatibilité du classement avec le développement de l'activité agricole

La Chambre d'Agriculture acte la nécessité d'une concertation avec les exploitants et souligne que cette servitude d'utilité publique ne doit pas entraver le développement des activités agricoles situées à proximité des chemins pavés. Vous évoquez notamment la création de bâtiments agricoles ou la pose de canalisations d'irrigation.

Le périmètre du site que nous portons au classement au patrimoine national ne concerne, à de rare exceptions près, que l'emprise des voies publiques. Le classement n'interfère donc aucunement avec les possibilités de développement de l'activité agricole. Il n'existe en effet pas de notion d'abords, contrairement aux servitudes relatives aux monuments historiques.

La concertation à mener concernerait plus particulièrement les activités ou interventions pouvant intervenir sur ces voies publiques, leurs accotements, ou aux abords immédiats en domaine privé mais pouvant avoir des répercussions directes sur leur maintien en bon état dans la durée, comme le déchaussement des pavés ou des boutisses.

La DREAL partage pleinement la proposition de la Chambre d'Agriculture d'inscrire cette concertation dans une démarche plus large, permettant également d'aborder des problématiques récurrentes liées à l'événement, telles que la gestion des déchets laissés par le public et les incivilités constatées sur les parcelles agricoles riveraines lors du passage de la course. C'est notamment en ce sens que la chambre d'agriculture a d'ailleurs été invitée aux différents COPIL concernant ce classement.

La formulation pourra être reprise en ce sens.

3. Sur la représentation schématique des aménagements en page 18 du plan de gestion

Vous indiquez que le schéma évoquant une acquisition foncière d'un mètre pour une bande enherbée et de deux mètres pour une noue paysagère vous interpelle, rappelant que le périmètre du classement doit se limiter au domaine public routier.

Ce classement ne doit en effet pas être conditionné à des prescriptions particulières, ni à une modification des lieux ou de leur utilisation. L'illustration peut prêter à confusion.

Le document de gestion vise à alerter sur le respect des accotements de ces voies en domaine public, et les difficultés que posent leur absence ponctuellement. Certains sont aussi parfois cultivés, la limite n'étant pas matérialisée sur le terrain entre les propriétés voisines. Outre de jouer un rôle dans la stabilité des voies pavées, ces accotements ont un rôle de tamponnement des ruissellements en permettant l'infiltration des eaux de pluie. Bien gérés, ils peuvent aussi servir de support aux continuités écologiques. Enfin, et bien que ça ne soit pas leur rôle principal, ils accueillent aussi des spectateurs durant la course, ce qui permet d'éviter de piétiner les cultures.

L'objectif est donc de sensibiliser les acteurs locaux, notamment agricoles, à l'importance d'un bon cadrage de la voie pavée par des éléments naturels – noues, haies, fossés ou bandes enherbées – pour favoriser l'infiltration des eaux, limiter l'érosion, préserver la chaussée et gérer au mieux l'impact des spectateurs lors de la course sur les cultures et l'activité agricole.

Dès lors que cet espace d'interface apparaît manquant, une solution concertée peut être recherchée en s'appuyant sur un intérêt qui doit être partagé dans une approche gagnant-gagnant. Plusieurs options peuvent être envisagées :

- la mise en place de bordures herbacées pour des besoins agronomiques contribuant aussi à la

préservation du patrimoine classé, par l'exploitant et à son initiative ;

- l'élargissement de l'emprise foncière de la voie pavée pour permettre la création d'accotements par la collectivité, d'un commun accord avec l'exploitant et/ou le propriétaire des terrains.

Lorsque l'absence d'accotement est due à l'extension accidentelle des cultures en domaine public, le rétablissement des limites et la restauration des bas-côtés relève à la fois de l'exploitant agricole concerné et du gestionnaire de la voirie, pour y aménager au besoin une bande herbacée ou un fossé.

La formulation pourra être reprise en ce sens.

4. Sur la vocation des bandes enherbées

Vous soulignez que, dans le cadre de la politique agricole commune, la bande enherbée fait partie intégrante de la surface agricole et qu'elle ne peut être utilisée comme support de chemin de promenade.

Nous partageons cette définition. La bande enherbée fait partie de l'espace agricole et a une vocation environnementale – protection des cours d'eau, intérêt écologique, infiltration des eaux. Le plan de gestion mentionne simplement qu'elle peut, à titre ponctuel et secondaire, servir de zone stationnement des spectateurs lors du passage de la course, sans remettre en cause sa vocation première.

En conclusion

La DREAL Hauts-de-France tient à vous assurer que le projet de classement des secteurs pavés de la course Paris-Roubaix n'a pas vocation à restreindre les usages agricoles, notamment la circulation des engins, ni à une entrave au développement des exploitations concernées, qu'il s'agisse de la construction de bâtiments ou de la mise en place de dispositifs d'irrigation.

Nous partageons la volonté de la Chambre d'Agriculture de veiller à ce que les impératifs liés à l'activité agricole soient pleinement pris en compte. Ces éléments seront intégrés dans la version finale du plan de gestion.

Nous vous remercions pour la qualité de votre contribution et restons à votre disposition pour toute précision complémentaire.

Pour le Directeur et par délégation,
Le Chef du Service Eau et Nature


Signature numérique 

Simon DEVISME

Copie : DRAAF