

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

PARTIE 1 : DIAGNOSTIC HISTORIQUE ET PAYSAGER

DÉCEMBRE 2024



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



# PARIS ROUBAIX

8 AVRIL 2012

PARIS  
ROUBAIX



Partenaire Majeur

## PREAMBULE

Monsieur le Préfet de la région Hauts-de-France,

Par courrier du 20 décembre 2022, vous aviez sollicité l'expertise d'une mission de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) sur l'opportunité du classement du site des secteurs pavés de la course cycliste Paris-Roubaix au regard de son caractère historique.

Le 28 juillet 2023, le Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires vous a transmis le rapport en date du 15 mai 2023 de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable relatif à ce projet de classement. Il ressort de ce rapport que le classement des secteurs pavés de la course Paris-Roubaix peut s'envisager sur le critère historique, suite à la mission effectuée sur place les 18 et 19 avril 2023.

Ce rapport mentionne que le critère historique peut justifier le classement d'un site comprenant plusieurs secteurs reliés par une même histoire et s'échelonnant sur un trajet commun.

Compte tenu de la spécificité du site, un seul critère semble en effet pertinent pour un éventuel classement : le critère historique. La circulaire du 30 octobre 2000, relative aux orientations pour la politique des sites, précise ce critère, en particulier : « le lieu est associé à un événement marquant de l'histoire (bataille, personnalité exceptionnelle, fête mémorable...) ».

Ainsi, le présent document explore ce territoire chargé de cette histoire si singulière afin d'identifier clairement ce qui justifie le classement du site et la définition d'un périmètre de protection au regard des critères de classement.

L'étude examine l'intérêt de protéger ce patrimoine à travers une analyse historique, paysagère et géomorphologique. Il s'agit de déterminer en quoi ce patrimoine populaire et vivant, constitué des secteurs pavés associés à la course Paris-Roubaix, est unique et mérite un classement.



Affiche officielle de Paris-Roubaix - 2014



# SOMMAIRE



## HISTOIRE

### I. GENESE DE LA COURSE DE PARIS ROUBAIX

p.4-6

### II. LA COURSE DE PARIS ROUBAIX

- A. Une course mythique p.7-10
- B. Paris-Roubaix et la symbolique ouvrière p.11-13
- C. Une course en lien étroit avec la presse et l'industrie du cycle p.14-15

### III. LE TRACE DE LA COURSE, SON HISTOIRE ET SON OCCURRENCE

p.16

- A. Évolution du tracé : de 1896 à 1967 p.17-18
- B. 1968 à 1987: la recherche des pavés p.19-20
- C. 1988 à 2008: Innovations dans le parcours p.21-23
- D. La course actuelle et les occurrences dans le parcours p.24-25

### IV. LES PAVES ASSOCIES A LA COURSE DE PARIS ROUBAIX

p.26

- A. L'histoire des pavés p.27
- B. Les pavés, éléments matériels et symboliques p.28-29

### V. LA COURSE ET LES PAVES ENTRE L'IMAGERIE ET LE REEL

p.30-37

### VI. LA COURSE AUJOURD'HUI

p.38

- A. Les impacts touristiques, économiques et sociaux p.38-39
- B. Les acteurs de Paris-Roubaix p.40
- C. Etude comparative : le tour des Flandres p.41-42



## PAYSAGE

p.43

### I. GEOGRAPHIE ET GEOMORPHOLOGIE

p.44-50

### II. LE CONTEXTE PAYSAGER

p.51

- A. Les entités paysagères traversées p.52
- B. Le Cambrésis et l'Avesnois p.53-60
- C. La plaine de la Scarpe et la Pévèle p.61-67
- D. Le Pays Lillois p.68-74

### III. CONSTRUCTIONS DIVERSES QUI JALONNENT LES SECTEURS

p.76

- A. Le vélodrome et ses douches p.77-81
- B. Les éléments ponctuels p.82-84
- C. Les édifices en lien avec l'histoire agricole et minière p.85-89

### IV. INVENTAIRE DE LA SIGNALÉTIQUE EXISTANTE RELATIVE A LA COURSE

p.90-92



## CONCLUSION

p.93-94

### ANNEXE

Tableau des 134 secteurs pavés identifiés<sup>2</sup>

p.95

# HISTOIRE

## I. GENESE DE LA COURSE DE PARIS ROUBAIX



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, ainsi que des concours de chants de pinsons et des 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 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".



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

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.

De leur côté, Théodore Vienne et Maurice 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.

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 jusqu'à 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.**

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



Crédits photo : Bibliothèque numérique ville de Roubaix

# HISTOIRE

## II. LA COURSE DE PARIS-ROUBAIX



## A. Une course mythique

### PARIS-ROUBAIX, UN DES 5 MONUMENTS DU VELO

La course de Paris Roubaix est l'un des 5 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, à savoir; elles sont très anciennes, elles 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... Une liste de critères non exhaustive car il n'y a rien d'officiel dans le terme de «Monument». Selon le journaliste belge Philippe Vandenberg, 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 sont les plus anciennes courses, elles n'ont pas forcément été les premières. Bordeaux-Paris et Paris-Brest-Paris furent lancées un an avant Liège-Bastogne-Liège, en 1891, mais de ces trois-là, seule la dernière a perduré jusqu'à aujourd'hui, d'où son surnom de Doyenne, sans quitter le giron professionnel.

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 XXe siècle (Amstel Gold Race en 1966, Clasica San Sebastian en 1981, Cycloclassics 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 pour Milan-San Remo. Ce ne sont pas les seules dans ce cas - 250 pour l'Amstel - mais cela contribue à en faire des mythes. Car cette longueur, loin d'être une torpeur, 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 Ronde pour 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 Ronde nécessite des qualités de force et de persévérance qui flattent l'ego des Flahutes,

le 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 Vandenberg. Peter Sagan veut y arriver et devenir ainsi l'égal de Merckx, Van Looy et De Vlaeminck, les seuls à avoir réussi le grand chelem dont ils étaient bien inconscients à leur époque. « Ça, ce serait monumental.» Seuls 3 cyclistes ont réussi l'exploit de remporter ces 5 courses : Eddy Merckx, Roger de Vlaeminck et Rik Van Looy.



## Des spécificités propres à chacune

Ces 5 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.

A 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 pour les coureurs, les secteurs pavés étant très étroits le peloton ne peut pas être compact. Cette course fait appel à la fois à la force, l'habileté et la chance.

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

On mesure le plus souvent la grandeur d'une course à l'aune de son palmarès, symptôme le plus visible de plateaux d'engagés prestigieux. Jusqu'aux années 1980 et à la spécialisation des coureurs, en fait jusqu'à Bernard Hinault, tout grand champion se devait de gagner des classiques de renom en plus des Grand 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, 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». A 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 fil des décennies, comme c'est le cas pour les quatre autres Monuments.

(source : Xavier Colombani, journaliste - l'Equipe)

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 Crupehandt est le seul lauréat de la course originaire de Roubaix. Un tronçon pavé à Roubaix a même été nommé en son honneur en 1996.

## Paris-Roubaix, un symbole de la résistance et de l'histoire ouvrière

Paris-Roubaix est très vite devenue 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.

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.



Photo : ASO/Pauline Ballet



Compiègne, au départ de la course, courrier picard



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

## B. Paris Roubaix et la symbolique ouvrière

### L'importance du vélo dans la vie quotidienne des ouvriers

Au tournant du XXe 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.

Il était difficile pour la majorité des travailleuses et des travailleurs de quitter la ville, le travail occupant le temps. Les journées de travail sont longues, les kilomètres carrés alentours sont eux aussi densément bâtis. Les sociabilités prennent donc aussi pour décor Roubaix l'industrielle, se glissant dans les interstices laissés par les journées de labeur. Le sport et le développement des clubs ont marqué l'histoire de la ville, qui est l'un des plus importants centres sportifs du Nord pour le football, la gymnastique ou encore la boxe. Le cyclisme est emblématique de la ville, notamment pour la course Paris-Roubaix.

**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.**



Felix Sellier, vainqueur en 1925, ancien mineur.

## 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 1 099 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.



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

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 bref retour en 1946. 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 programmeurs historiques qui choisissent une arrivée payante pour les touristes à l'hippodrome des Flandres à Marcq-en-Baroeul.

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.

La disparition progressive de Paris-Roubaix ouvrier a débuté après sa dernière édition en 1946. Cependant, des structures telles que le vélodrome de Roubaix continuent de rappeler son histoire et son héritage ouvrier.



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



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

## C. 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 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 (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.

Cependant, cette relation n'a pas toujours été harmonieuse. Dans les années 1930, le 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, le 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 le Paris-Roubaix et la presse était complexe, mêlant rivalités médiatiques et enjeux politiques qui ont influencé la perception et le déroulement de cette compétition**



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

## 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 le journal sportif français Le Vélo, 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. Son parcours tortueux à travers les pavés du Nord de la France en a rapidement fait l'une des épreuves les plus redoutées et respectées du calendrier cycliste.

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.

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. Vient ensuite le vélo à double suspension développé par le constructeur Bianchi. Museeuw et Mapei. Cannondale à la fin des années 1990

fournit une série de cycle avec un cadre en aluminium emblématique de la course.

Au fil des années les différents constructeurs réalisèrent que la taille des pneus ainsi que des pressions plus basses offriraient des avantages similaires à la fourche et aux suspensions. Maintenant, les vélos en fibre de carbone et titane semblent indétrônables, ils offrent légèreté, confort, agilité et rigidité.

Dès lors, le Paris-Roubaix n'est pas seulement un exploit sportif, elle 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.



Fred De Bruyne, vainqueur de Paris-Roubaix en 1957

# HISTOIRE

## III. LE TRACÉ DE LA COURSE SON HISTOIRE ET SES OCCURRENCES



## A. Evolution du tracé : de 1896 à 1967

Depuis sa création par Théodore Vienne et Maurice 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 des 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 peu praticables par mauvais temps et freinaient l'essor économique. C'est ainsi que les routes furent pavées. Cependant, la qualité des pavages variait. Les grands axes étaient de bonne qualité à l'inverse des réseaux secondaires. La taille des pavés étaient sommaire, les joints étaient grossiers, avec une mauvaise planéité globale.

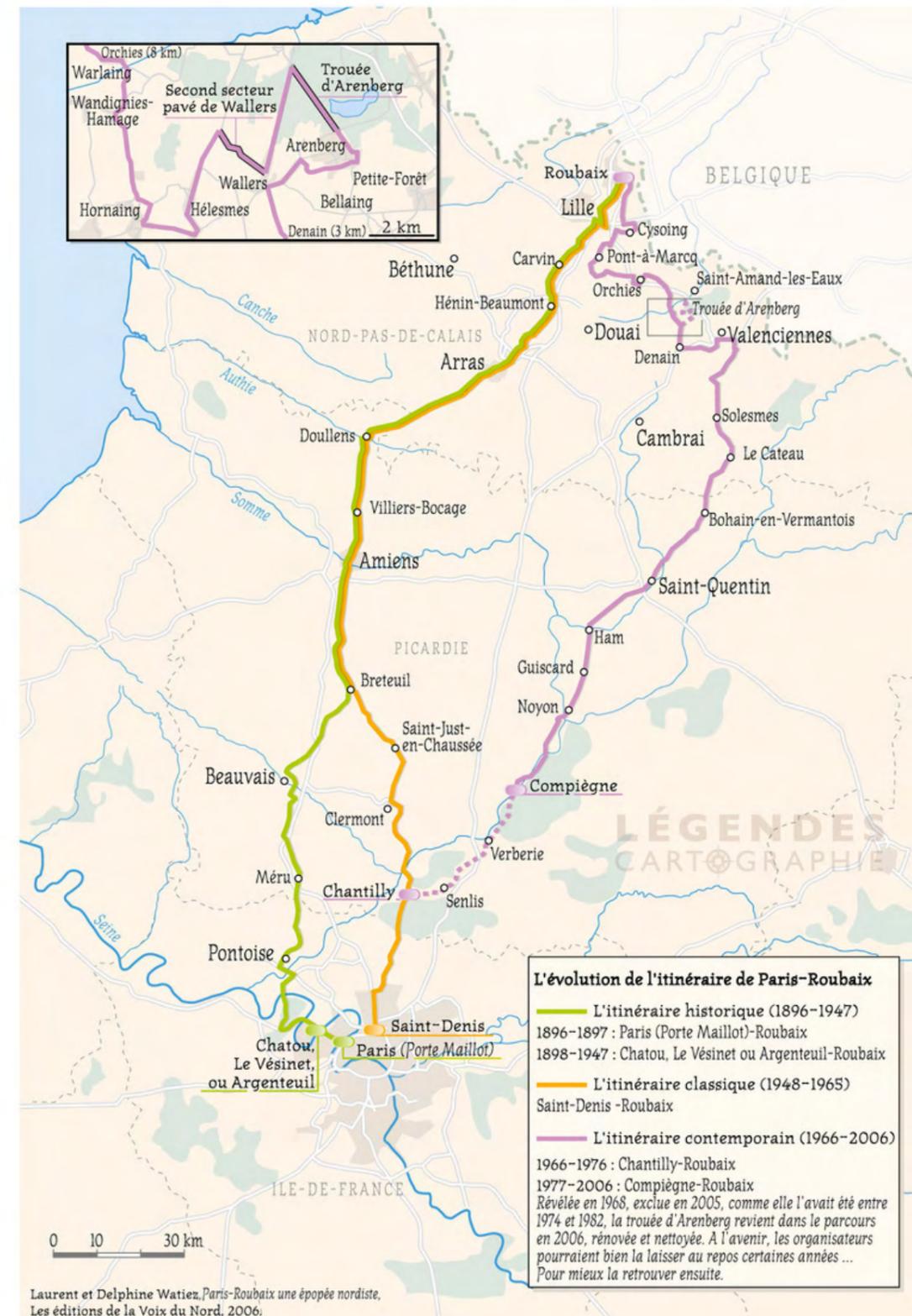
Depuis le premier Paris-Roubaix en 1896 le parcours ne subit que peu de modifications durant les années suivantes. En 1906, le secteur de Hénin-Liétard-Carvin est contourné par Douai. À la suite de la

catastrophe de Courrières, les mineurs de la région sont en grève et l'organisation craint pour la sécurité des coureurs. Ce détour est conservé lors des trois éditions suivantes en raison de l'accueil enthousiaste réservé à la course à Douai.

Le palmarès de cette période 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).

## Paris-Roubaix : une épopée nordiste



Cartographie des différents tracés de la course depuis 1896.

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

À partir de 1955, Paris-Roubaix a vu son parcours étendu de vingt kilomètres, avec l'exploration de la Pévèle à la recherche de nouveaux secteurs pavés. Des côtes pavées ont été découvertes à Mons-en-Pévèle, comprenant la côte de Moncheaux, le Caouin et le pas Roland, qui ont été progressivement goudronnés. Le parcours a évolué par la suite vers davantage de routes goudronnées, en réponse aux demandes des populations locales pour des routes plus confortables et pour la préservation des véhicules. **Ainsi en 1965, la course ne compte qu'une vingtaine de kilomètres de pavés.**

Trois évolutions du parcours :

- a) **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.
- b) **1958 à 1961** : Après Pont à Marcq, passage par Templeuve, Louvil, Cysoing, Carrefour de l'Arbre, Baisieux, Willems et Hem.
- c) **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.



Josef Fischer 1896

## B. 1968 à 1987 : la recherche de pavés

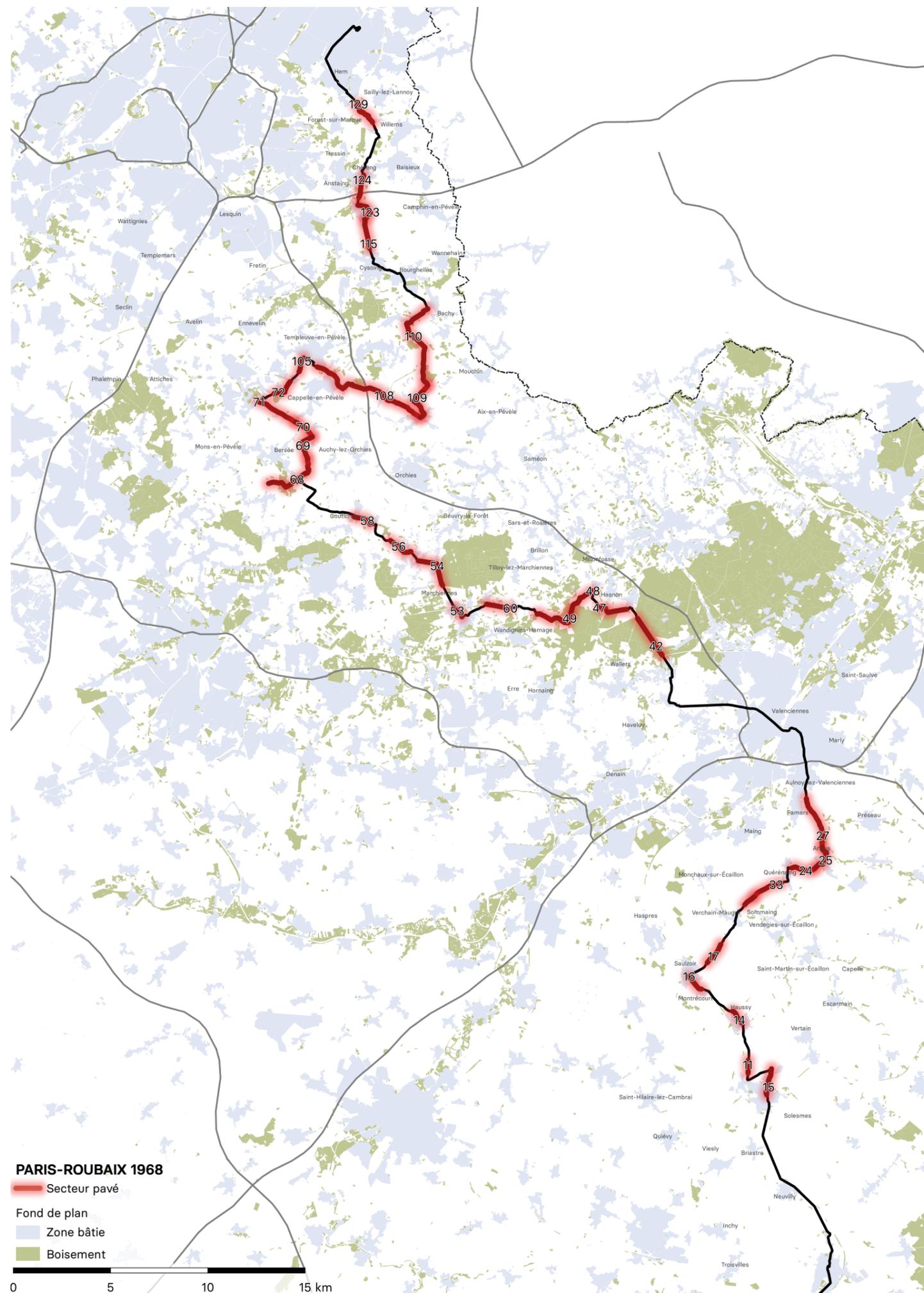
Depuis la première édition de Paris Roubaix en 1896, de nombreuses modifications du tracé ont été mises en place pour des raisons expliquées précédemment. C'est pour ces différents changements et parce que les premiers secteurs pavés empruntés par la course n'existent plus que la **présente étude prend 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 Godet 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'Equipe 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 4 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.

Cesttroissecteurspavésimportantspourleurlongueurvontmalheureusement être goudronnés au fur et à mesure des années 70. 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 Neuville qui deviendra un haut lieu de Paris-Roubaix. On passe 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** est 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 est le même jusqu'à Wattines (commune de Cappelle-en-Pévèle) où au lieu d'aller vers Templeuve, on va vers Orchies, Saméon, Landas, Mouchin, pour rejoindre l'ancien itinéraire à Nomain. Ce parcours reste, malgré tout, faible en kilomètres pavés (46,5 Km).

**1978 et 1979 :**

A nouveau deux années de transition. Le parcours est quasiment le même jusqu'à la Broderie (commune de Bersée). A Bersée, on continue vers l'Ouest pour rejoindre à nouveau Mons-en-Pévèle abandonné depuis 1967. De là, on passe par la forêt de Phalempin, Attiches, Avelin, Ennevelin pour rejoindre à nouveau Templeuve. De Templeuve, on rejoint à nouveau Bachy (par Nomain) mais pour aller vers Wannehain et le fameux carrefour de l'Arbre où on y passe pour la première fois.

**1980 à 1984 :**

Jusqu'à Wallers, le parcours est le même que les années antérieures. Il est à noter que l'on reprend la fameuse Trouée de Wallers-Arenberg en 1983.

A Hasnon, au lieu de filer vers Marchiennes, Bouvignies, Coutiches, on passe pour la première fois plus au Nord par Warlaing, Brillon, Sars-et-Rosières, Orchies et Auchy-les-Orchies.

A partir de 1983, on rajoutera le passage par Erre et Wandignies-Hamage.

On abandonne définitivement l'axe Hasnon – Marchiennes – Bouvignies – Coutiches – Bersée par l'axe Erre – Wandignies-Hamage – Warlaing – Brillon – Tilloy – Sars-et-Rosières – Orchies qui passe plus au nord.

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 qu'on emprunte le fameux secteur pavé de Camphin au Carrefour de l'Arbre pour la première fois. Enfin, c'est à partir de 1981 que le final dans la boucle Cysoing – Wannehain – Camphin – L'Arbre ne bougera quasiment plus.

**1985 à 1995 :**

1. La première partie jusque Valenciennes :

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

En 1985 et 1986, les secteurs pavés débutent à Salesches à l'Est de Solesmes. Puis, on reste toujours à l'Est de la départementale 958 (Solesmes – Valenciennes) en passant par Escarnain, Vertain. On retrouve l'ancien itinéraire à Verchain-Maugré. Enfin, après Artres, on va plus à l'Est en passant par Préseau.

1987 est l'année où les secteurs pavés débutent à Troisvilles. Pendant trois années, on fera un passage par Viesly, Briastre, et encore Vertain. C'est à partir de 1990 que le parcours d'entrée dans les secteurs pavés se fige (Troisvilles – Inchy – Viesly – Quiévy – Saint-Python).

1987 est également l'année où le secteur de Préseau est doublé en kilométrage pavé (4 Km au lieu de 1,9 Km). En effet, au lieu de faire Préseau – Aulnoy, on fait la boucle Préseau – Aulnoy – Famars. Ce secteur devient le plus long de la course jusqu'à son abandon en 1996.

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

Le parcours va rester quasiment le même. On passera par la Trouée de Wallers-Arenberg, le Pont Gibus, l'enfilade des trois secteurs pavés entre Erre et Sars-et-Rosières, 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 on passe par le secteur pavé de la Forêt de Phalempin. Celui-ci sera goudronné après le passage de la course.

Pendant deux années 1986 et 1987, on prend la boucle pavée d'Attiches à Martinsart. Puis comme en 1985, 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 la course.

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.

**1985 à 1995 :**

1. La première partie jusqu'à Valenciennes :

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

En 1985 et 1986, les secteurs pavés débutent à Salesches à l'Est de Solesmes. Puis, on reste toujours à l'Est de la départementale 958 (Solesmes – Valenciennes) en passant par Escarnain, Vertain. On retrouve l'ancien itinéraire à Verchain-Maugré. Enfin, après Artres, on va plus à l'Est en passant par Préseau.

1987 est l'année où les secteurs pavés débutent à Troisvilles. Pendant trois années, on fera un passage par Viesly, Briastre, et encore Vertain. C'est à partir de 1990 que le parcours d'entrée dans les secteurs pavés se fige (Troisvilles – Inchy – Viesly – Quiévy – Saint-Python).

1987 est également l'année où le secteur de Préseau est doublé en kilométrage pavé (4 Km au lieu de 1,9 Km). En effet, au lieu de faire Préseau – Aulnoy, on fait la boucle Préseau – Aulnoy – Famars. Ce secteur devient le plus long de la course jusqu'à son abandon en 1996.

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

Le parcours va rester quasiment le même. On passera par la Trouée de Wallers-Arenberg, le Pont Gibus, l'enfilade des trois secteurs pavés entre Erre et Sars-et-Rosières, 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 on passe par le secteur pavé de la Forêt de Phalempin. Celui-ci sera goudronné après le passage de la course.

Pendant deux années 1986 et 1987, on prend la boucle pavée d'Attiches à Martinsart. Puis comme en 1985, 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 la course.

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 :

On passe par Ennevelin, Templeuve, Louvil, Cysoing, Wannehain, Camphin, l'Arbre, Gruson et Chérengh.

5. Le final entre Hem et Roubaix :

Pendant trois années, l'arrivée est jugée Avenue des Nations Unies à Roubaix au lieu du mythique vélodrome.

De 1998 à 1993, on passera par la rue de Saily à Hem, puis par Lys-lez-Lannoy et enfin Roubaix. Cela permet de rajouter 1700 mètres pavés sur le final.

La rue de Saily sera goudronnée en 1992. On reviendra au final par le centre de Hem en 1994.

## C. 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 et de Paris-Roubaix, la société du Tour de France pour nettoyer et rénover des secteurs pavés.

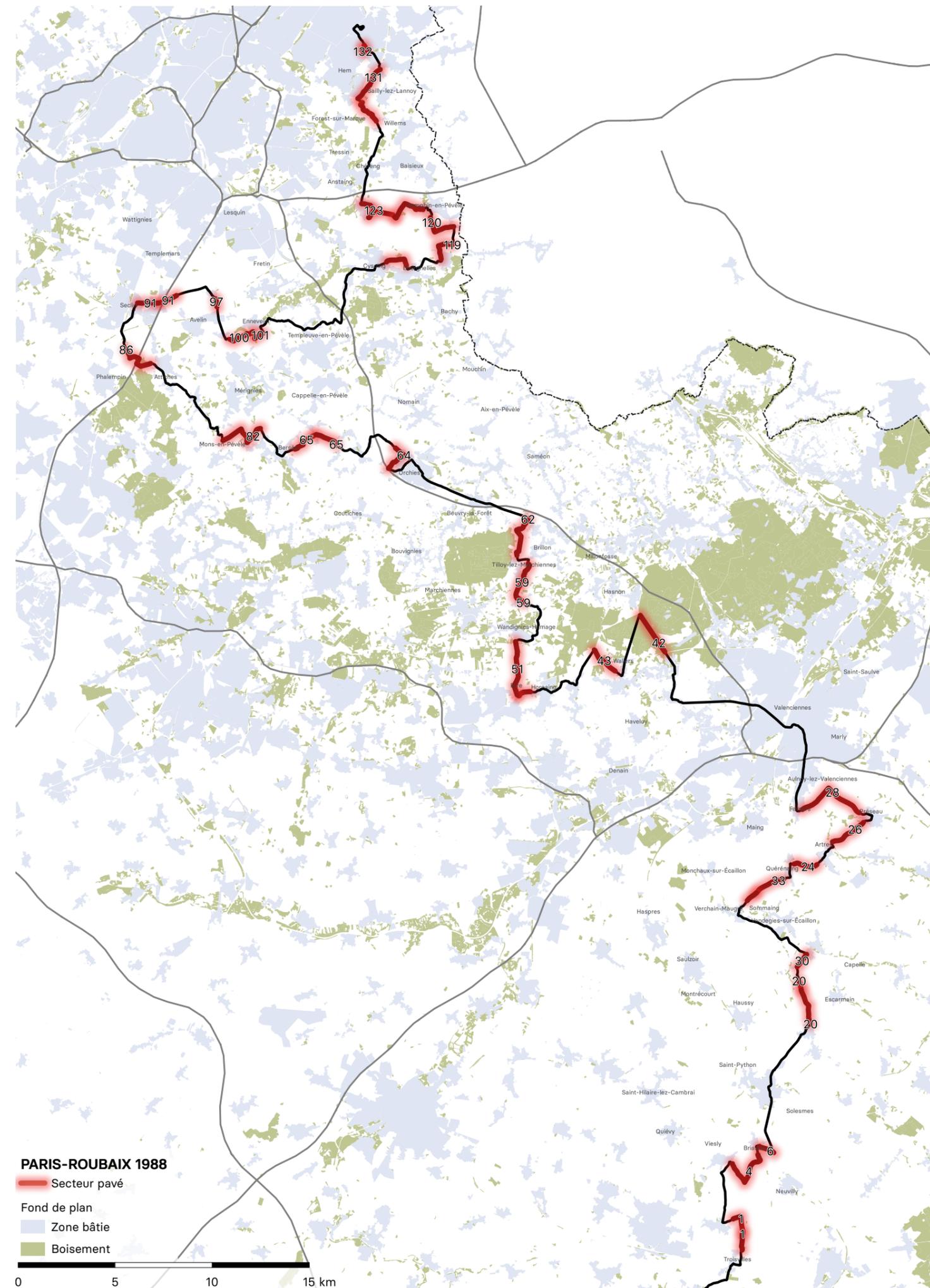
Le début des secteurs pavés débute à Troisvilles puis par Briastre, Sommaing, Quérénaing, Famars, Denain, Hornaing, Wallers, Marchiennes, Orchies, Bersée, Phalempin, Seclin, Cysoing, Camphin en Pévèle, Willems, Sully-lez-Lannoy pour enfin terminer à Roubaix.

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 Wattiesart, Seclin, Ennetières et retour au Pont-Thibaut.

**La 86ème édition de Paris Roubaix est remportée par Dirk Demol, sur une épreuve longue de 266km. 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 270km



## 1996 à 2004 :

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

1996 est la première année où le secteur pavé de Préseau est abandonné. Du coup, les organisateurs ajoutent des secteurs pour compenser les pertes. 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.

A partir de 1999, il y aura de profonds changements. En effet, après la grave chute de J. Museeuw en 1998 dans la trouée de Wallers-Arenberg, celle-ci sera prise à l'envers. On passera pendant deux ans par l'Est de Valenciennes en empruntant deux secteurs pavés (Famars et Saint-Saulve).

2001, on reprend la trouée dans son sens historique car la boucle par l'Est rallonge le parcours qui dépasse 270 Km. L'UCI impose de ne pas dépasser 250 Km (cela permet de lutter contre le dopage). Afin de renforcer la sélection avant la fameuse trouée, trois secteurs pavés inédits sont ajoutés. Il s'agit de Monchaux-sur-Ecaillon (1600m), Haspres (1700m) et Haveluy (2500m). Ce changement de parcours refait passer la course par Denain comme 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 parfois complètement escamotés ou partiellement empruntés.

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

1996 est la dernière année où on passe par la boucle Attiches – Seclin – Templemars – Ennetières.

1997 : on repasse par la forêt de Phalempin, Attiches, Has et Ennetières.

1998 : le secteur de Mons-en-Pévèle est pris à l'envers, puis on passe par Mérignies et à nouveau Attiches, Martinsart, Has et Ennetières.

1999 et 2000 : la boucle par Attiches, Martinsart est abandonnée. Le secteur du Pont-Thibaut est pris à l'envers et on file directement vers Has et Ennetières, puis on longe la ligne de TGV jusque Péronne- en-Mélantois.

A partir de 2001, la boucle par Has et Ennetières est abandonnée. De Mons, on file directement vers Mérignies et le Pont-Thibaut.

### 4. La quatrième partie entre Cysoing et Roubaix :

En 1996, il est à noter la création du secteur pavé « Espace Crupelandt » pour le centenaire et l'abandon du secteur pavé de Bourghelles (Calvaire) en 1996.

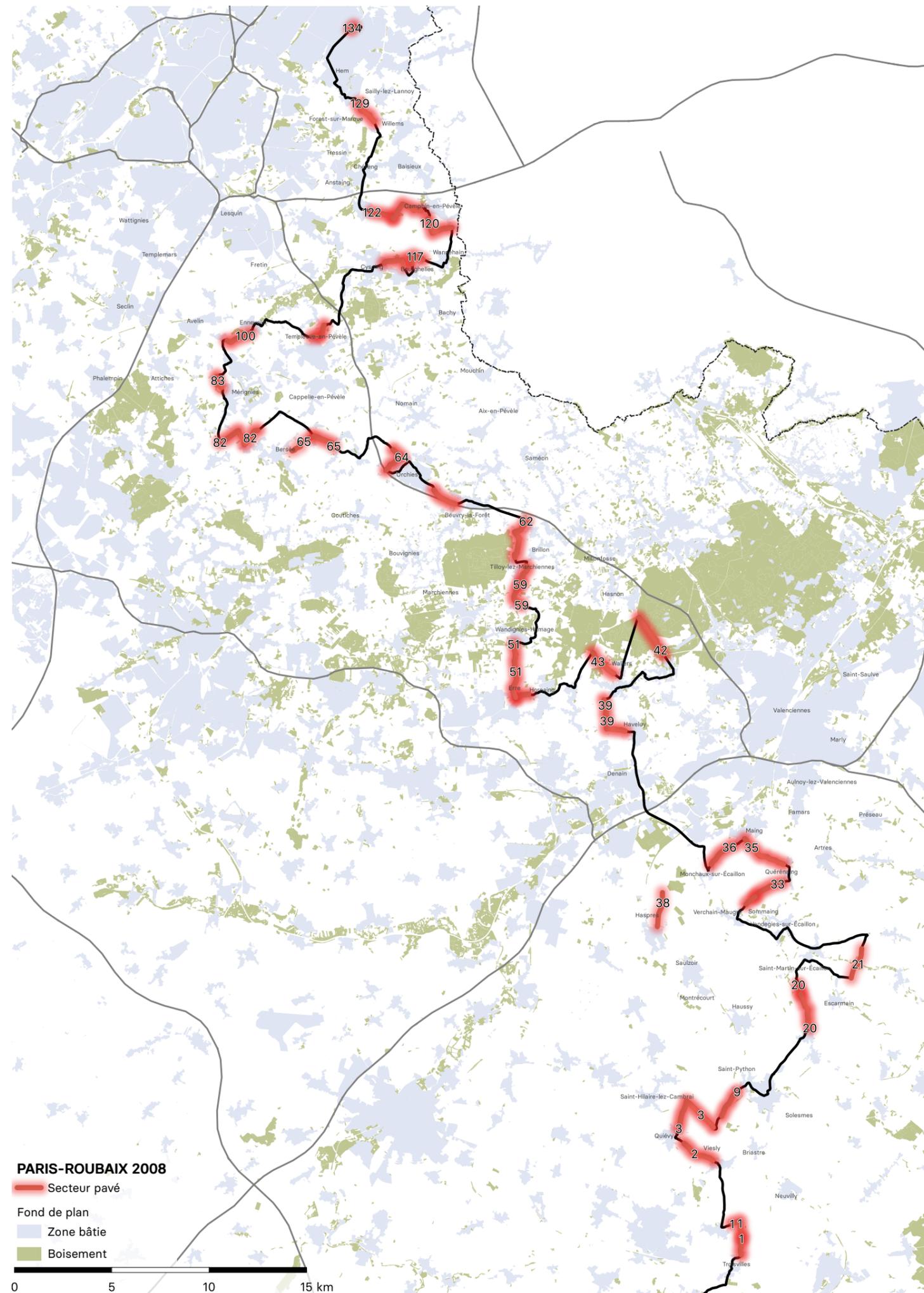
## 2008

Dans les années 2000 le département rénove ses routes départementales pavées. Entreprises et cités élabore un avant projet de pérennisation d'un itinéraire de Paris-Roubaix.

La course s'étend sur 260km et comprend 28 secteurs pavés (52.7km de pavés). Le tracé est identique à celui de l'année précédente, part de Compiègne pour arriver au Vélodrome de Roubaix.

C'est aussi cette année que le CG Nord rénove 100 mètres linéaires de pavés à Warlaing.

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



## D. La course actuelle et les occurences dans le parcours

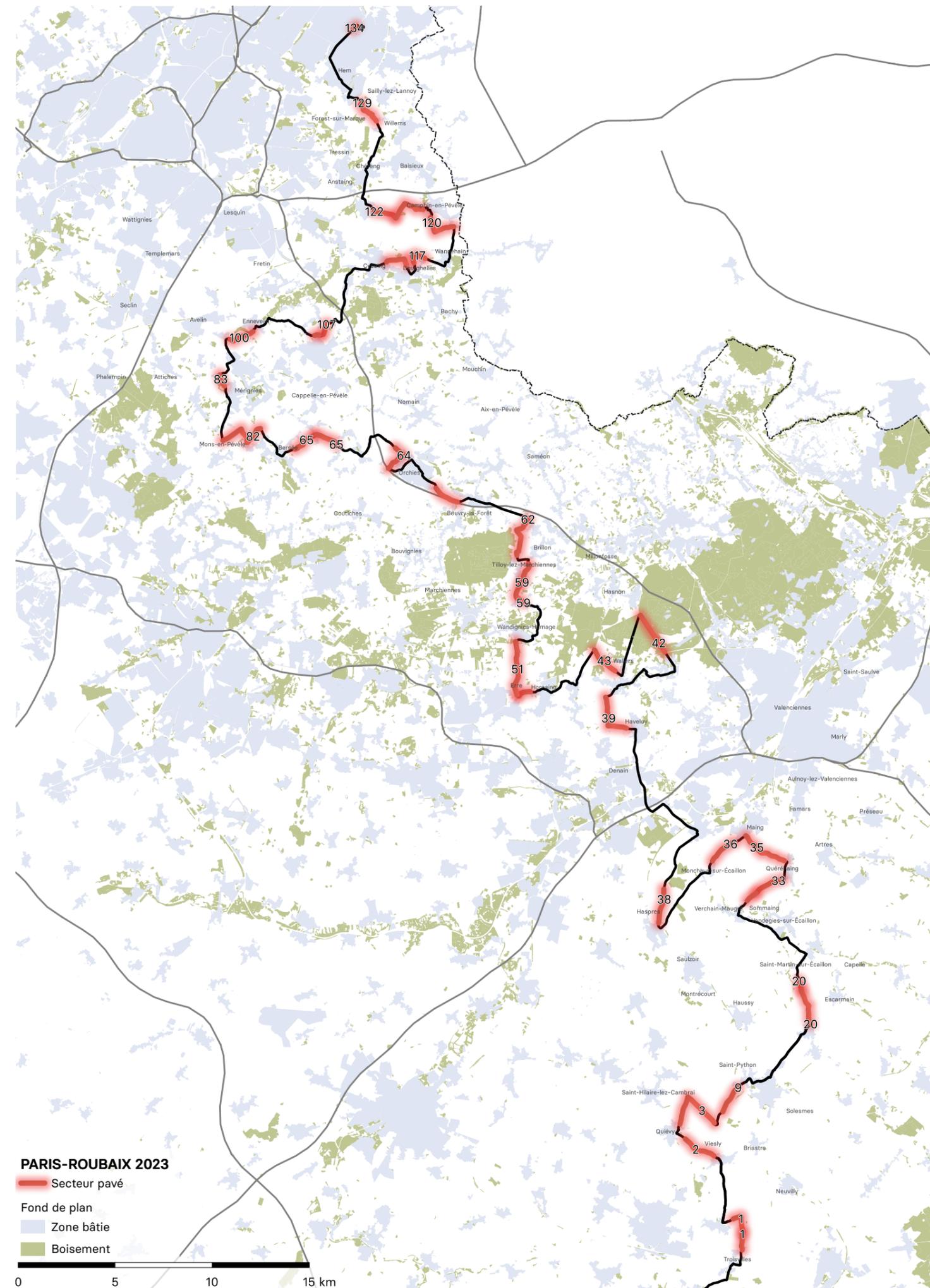
### 2023

En 2023, la 120ème édition de Paris-Roubaix a été inscrite au calendrier UCI World Tour, avec Mathieu Van Der Poel comme vainqueur. Cette victoire s'est répétée lors de l'édition de 2024.

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, il s'agit alors d'une des éditions les plus rapide de l'histoire (la plus rapide étant celle de l'édition suivante avec Van Der Poel).



## LES OCCURRENCES

Certains secteurs pavés constituent des passages obligés de la course. On pense notamment à **la trouée d'Arenberg empruntée 45 fois depuis 1968, Mons en pévèle 44 fois, le pont gibus 43 fois, le carrefour de l'arbre 44 fois.**

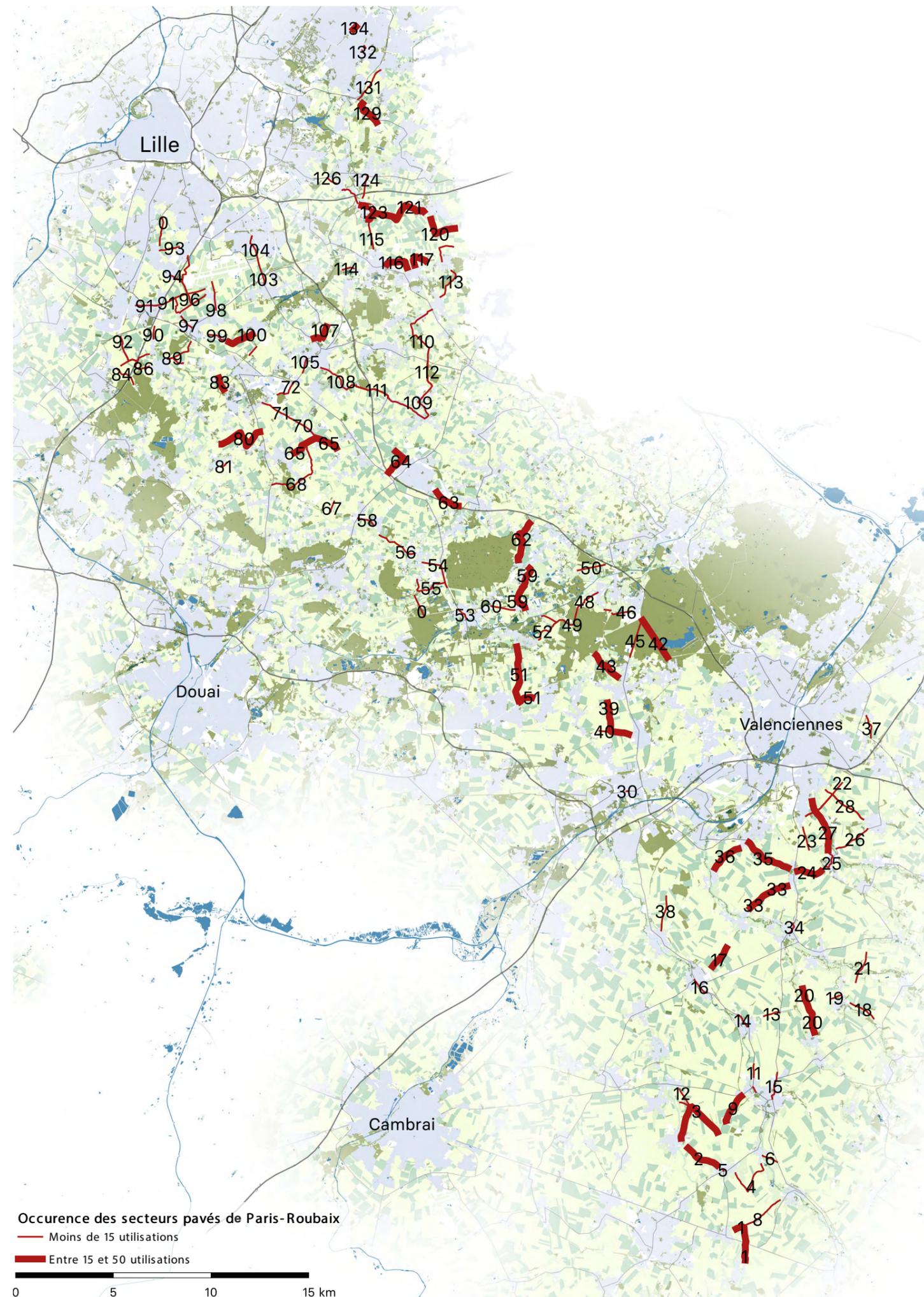
Ces secteurs sont d'ailleurs classés 5 étoiles, le plus haut niveau de difficulté. Pour attribuer cette note les organisateurs évaluent différents critères comme la longueur du secteur, les pavés en eux-mêmes avec leur irrégularité, l'état général du tronçon et l'emplacement dans la course.

Ils sont stratégiques pour les coureurs parce que c'est dans ces secteurs, surtout à partir de la trouée d'Arenberg que l'écart va se creuser mais aussi que tout peut arriver, une chute, une crevaison...

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 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.**



# HISTOIRE

## IV. LES PAVES ASSOCIES A LA COURSE DE PARIS-ROUBAIX



## A. L'histoire des pavés

Dans le Nord de la France, les routes sont pavées depuis la deuxième partie du XIX<sup>ème</sup> siècle, cette période est associée 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 venue l'idée de les paver. Cependant, la qualité du pavage dépendait de l'importance de la route, privilégiant ainsi les grands axes de circulation.

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.

L'industrialisation et les progrès techniques en termes de revêtement, notamment via le développement du macadam, menacent le procédé de pavage. Ce matériau plus praticable inflige une forte pression au secteur du pavé, devenant de plus en plus rare dans la structure urbaine. Vers 1951, l'État et les départements 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 été abandonnés pour des raisons de coût élevé, de temps d'installation, et de vulnérabilité aux cycles de gel et dégel.

Néanmoins, depuis plusieurs années maintenant, une prise de conscience opère et met en avant l'aspect patrimonial indéniable de ces secteurs 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.

**Son évolution au fil du temps :** Au fil des siècles, les routes pavées ont été entretenues et renouvelées 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 de 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 irrégularité et à leur instabilité fait de cette course une épreuve unique qui attire chaque année les meilleurs cyclistes du monde.

**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 légendaires. 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.



Secteur de Mons en Pévèle



Secteur de la Trouée d'Arenberg

«Le Nord et ses pavés» par Bernard Carton, conseil général du Nord.

## B. Les pavés, éléments matériels et symboliques

### Provenance des pavés

Les pavés utilisés dans la construction des routes de Paris-Roubaix trouvent leurs origines dans les carrières locales du Nord de la France. Principalement constitués de pierre calcaire ou de grès, ces pavés étaient extraits des carrières et taillés à la main avant d'être utilisés pour le pavage des rues et des routes de la région. Leur durabilité et leur capacité à résister aux conditions météorologiques extrêmes en ont fait un matériau de choix pour la construction des voies de communication. On retrouve sur les différents secteurs du granit, de la pierre bleue, du pavé grès et du porphyre.

L'ajout de sections pavées à Paris-Roubaix remonte aux premières éditions de la course, où les organisateurs ont cherché à rendre le parcours plus difficile et spectaculaire. Les pavés offraient un défi supplémentaire aux coureurs, testant leur endurance, leur agilité et leur résistance. Au fil des ans, les secteurs pavés sont devenus emblématiques de Paris-Roubaix, contribuant à sa réputation de course la plus difficile du calendrier cycliste.

Les pavés utilisés dans Paris-Roubaix proviennent principalement de carrières locales situées dans le Nord de la France et la Belgique. Les régions de Wallonie et de Flandre sont particulièrement connues pour leurs pavés de qualité, extraits des sols riches en matériaux calcaires ou gréseux. Les organisateurs de la course sélectionnent méticuleusement les secteurs pavés en fonction de leur état, de leur difficulté et de leur attrait pour les spectateurs.

Les pavés de Paris-Roubaix sont bien plus que de simples éléments du parcours de la course ; ils incarnent l'histoire et la tradition de cette épreuve légendaire. Leur provenance des carrières locales, leur utilisation dans la

construction des routes et leur impact sur la course cycliste en font un élément indissociable de l'identité de Paris-Roubaix. Les techniques de pose employées pour les pavés contribuent à rendre cette épreuve unique et redoutable, tout en ajoutant une dimension historique et culturelle à l'événement.

#### 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.

**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 :** Le porphyre provient de carrières situées en Belgique. 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.



Porphyre



Pavé granit



Pavé gres

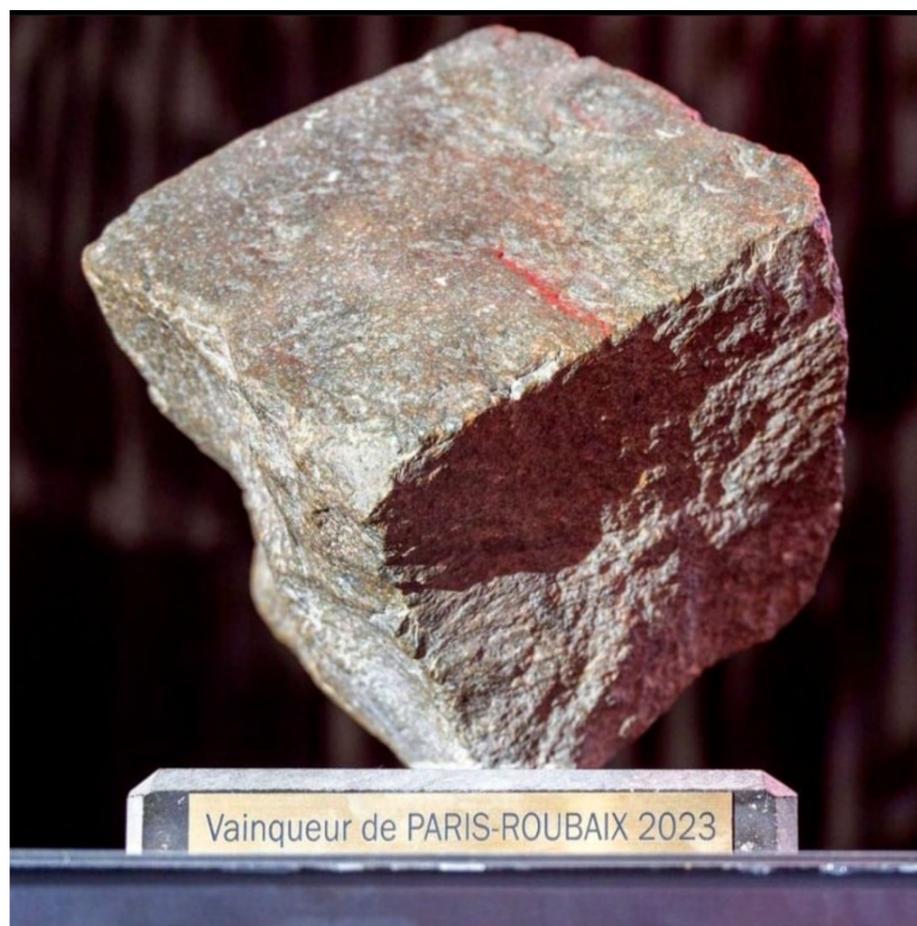


Pierre bleue

## Les pavés, éléments symboliques

Le pavé incarne le symbole de la course Paris Roubaix, le vainqueur de chaque édition se voit recevoir un pavé des fameux secteurs traversés. De cette manière il constitue un symbole de force, d'adversité et de patrimoine pour la région. Ce pavé est devenu le trophée de Paris-Roubaix 1977 pour marquer le combat pour la défense de ce patrimoine menacé par la macadamisation croissante des secteurs pavés. En effet entre Orchies et Roubaix, il n'y a presque plus de pavés. De ce constat, est née l'association des Amis de paris-Roubaix en 1977. Jean-Claude Vallaeys, président de l'association, alerte alors le préfet sur ce sujet et demande la protection des secteurs pavés. Pour symboliser cette défense des pavés il est ainsi créé un trophée pour le Paris-Roubaix en 1977 en forme de pavé. Depuis l'association des amis de paris Roubaix s'est engagée à donner à chaque vainqueur depuis la création de la course, le pavé qui lui est dû.

Pour ajouter de la difficulté jusqu'au bout, celui-ci pèse entre 7 et 8kg, il faudra un dernier effort à la fin de la course pour le soulever.



Trophée du vainqueur de la course édition 2023.



Philippe Gilbert, vainqueur de paris-Roubaix en 2019.

# HISTOIRE

## V. LA COURSE ET LES PAVÉS ENTRE L'IMAGERIE ET LE RÉEL

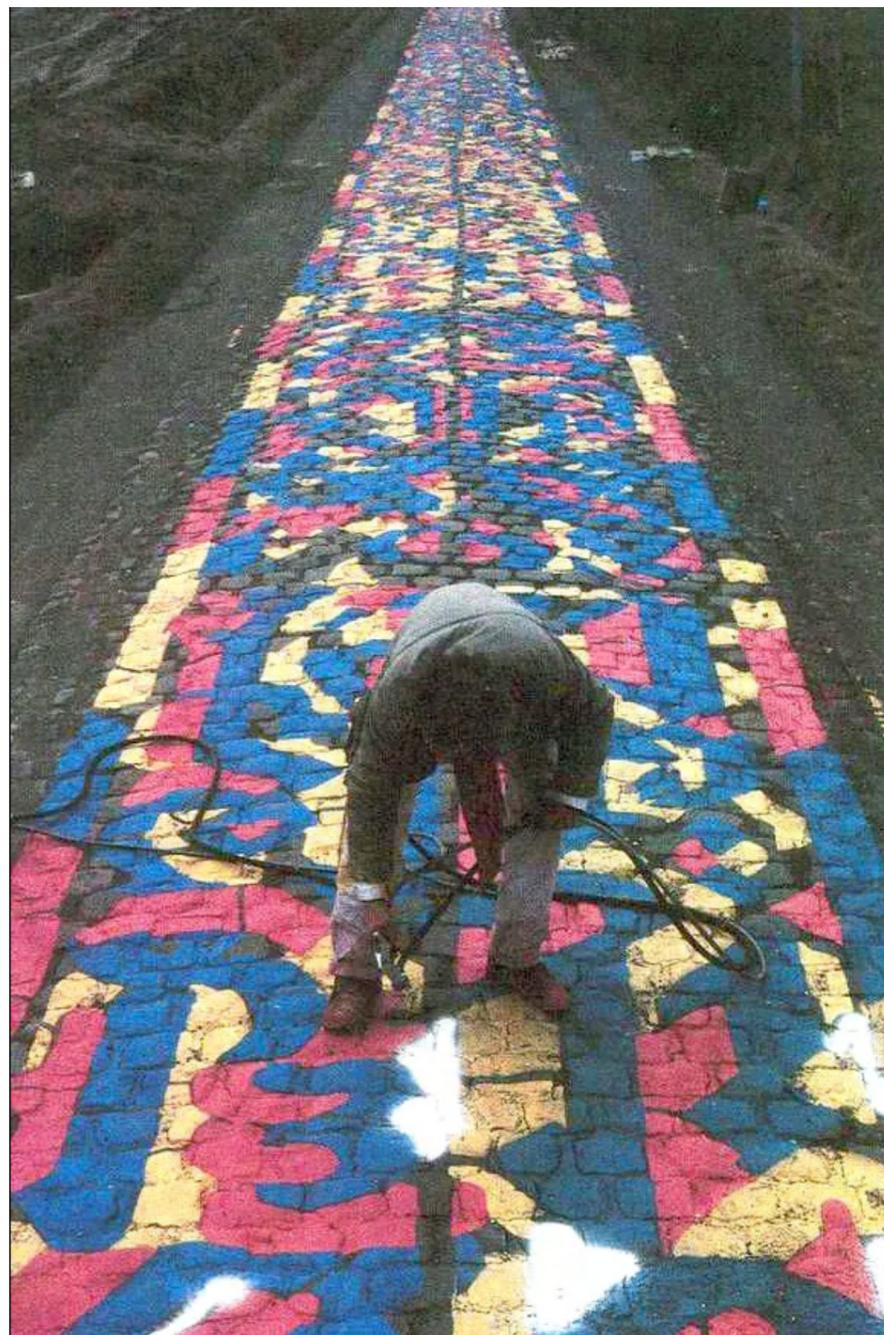


## L'imagerie des pavés

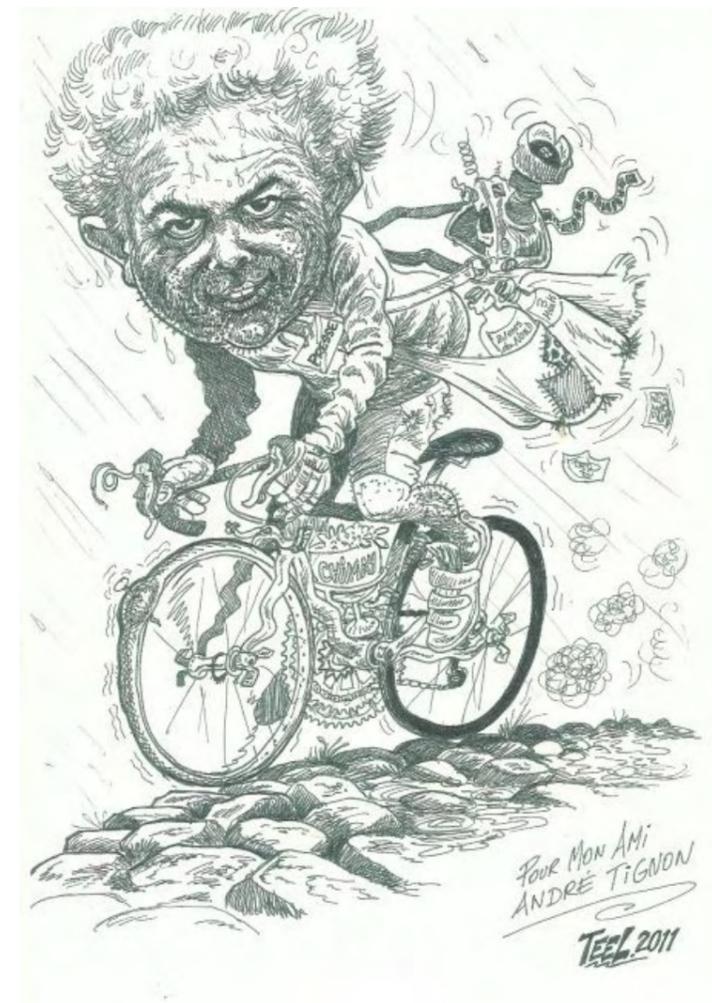
Ces pavés ne sont pas seulement des obstacles physiques pour les coureurs, mais ils contribuent également à l'identité visuelle et à l'attrait de la course. Leur aspect pittoresque peut jouer un rôle important dans l'expérience globale des spectateurs et des coureurs, ajoutant une dimension esthétique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

**Universalité et intemporalité :** Le caractère pittoresque des secteurs pavés peut être apprécié indépendamment des changements de tracé de la course ou de l'utilisation de tronçons spécifiques chaque année. La beauté naturelle et brute des pavés, ainsi que leur intégration dans le paysage rural ou urbain, offrent une expérience visuelle unique qui transcende le temps.

**Attrait esthétique :** Les secteurs pavés possèdent un charme esthétique indéniable qui attire non seulement les passionnés de cyclisme mais aussi les amateurs de patrimoine et les touristes. Leur aspect rugueux, les lignes sinueuses à travers les champs et les villages, et le contraste entre l'ancien et le moderne en font des sujets photographiques et artistiques prisés.



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



Une des nombreuses caricatures de Teel.

## L'imagerie de la course

La course Paris-Roubaix comme évoqué, est l'une des épreuves les plus emblématiques du cyclisme professionnel, renommée pour son caractère épique et sa difficulté légendaire. Son iconographie est souvent marquée par des images saisissantes de coureurs couverts de boue, luttant contre les pavés brutaux du Nord de la France. Ces représentations captent l'essence même de la course, mettant en lumière le défi physique et mental que les coureurs affrontent tout au long des pavés cahoteux de l'enfer du Nord.

Les photographies et les vidéos de la course Paris-Roubaix montrent souvent des cyclistes arborant des expressions de souffrance intense, leurs visages et leurs corps marqués par l'effort et les conditions difficiles de la course. La boue, projetée par les roues des vélos, devient une caractéristique incontournable de cette épreuve, enveloppant les coureurs dans un mélange de sueur, de poussière et de crasse qui témoigne de la rudesse de la compétition.

Au-delà de l'aspect purement sportif, l'iconographie de Paris-Roubaix véhicule un aspect pittoresque particulier, capturant l'esprit de l'aventure et de l'endurance. Les paysages pittoresques de la campagne française, ponctués par les pavés séculaires et les villages pittoresques, ajoutent une dimension visuelle unique à cette course. Les spectateurs se rassemblent le long du parcours, souvent dans des endroits emblématiques comme le célèbre secteur pavé de l'Enfer du Nord à Arenberg, créant une atmosphère festive et passionnée.

L'iconographie de la course Paris-Roubaix combine le drame sportif avec une esthétique brute et authentique, capturant l'essence même de cette épreuve légendaire où la souffrance, la détermination et la beauté brute se rencontrent sur les pavés de l'enfer du Nord.



Crédits photo : Bibliothèque numérique ville de Roubaix



Crédits photo : Bibliothèque numérique ville de Roubaix

## Le Paris-Roubaix raconté

Pain d'alouette est une BD écrite et illustré par Christian Lax, paru en 2009. La BD raconte la passion du cyclisme mêlée à l'histoire ouvrière, dans les entrailles des mines du Nord. Cette BD est le récit de la condition humaine en 1919, où le vélo au travers de la course Paris-Roubaix, dévient la métaphore de la souffrance et de la dignité des humbles. Les pavés et la dureté de la course révèle la persévérance des coureurs et inspire un jeune mineur qui verra en la course une révélation.

Par le prisme du récit, Christian Lax participe à la mémoire de la course et entretient la légende et l'imaginaire de l'Enfer du Nord. Au delà de la simple course, la BD retranscrit la condition ouvrière et les valeurs sociales associées au Paris-Roubaix.

On y retrouve également la mémoire de certains éléments aujourd'hui emblématique du parcours, comme la trouée d'Arenberg. Cette BD contribue à la diffusion de l'histoire ouvrière via le cyclisme, et plus largement du sport comme support de valeurs sociales et culturelles et son rôle fédérateur.

Il existe également la BD Les héros de Paris-Roubaix de Pascal Sergent (Auteur), Christian Teel (Dessinateur) qui date de 1992. Paris-Roubaix fascine les Sportsmen depuis 1896. Si cette fascination dure depuis plus d'un siècle, c'est qu'il doit y avoir de bonnes raisons. Paris-Roubaix est une course à nulle autre pareille, dangereuse à dompter et célébrée dans le monde entier. Un des vainqueurs du vélodrome décrit d'ailleurs Paris-Roubaix comme une épreuve qui transforme les cyclistes.

«Avant, j'étais un coureur. Après Paris-Roubaix, je suis devenu un héros ! » Ce héros-là figure dans les pages de cet ouvrage en compagnie de 83 autres brillants vainqueurs de la mythique course. Vous les retrouverez les uns après les autres sur le haut du pavé

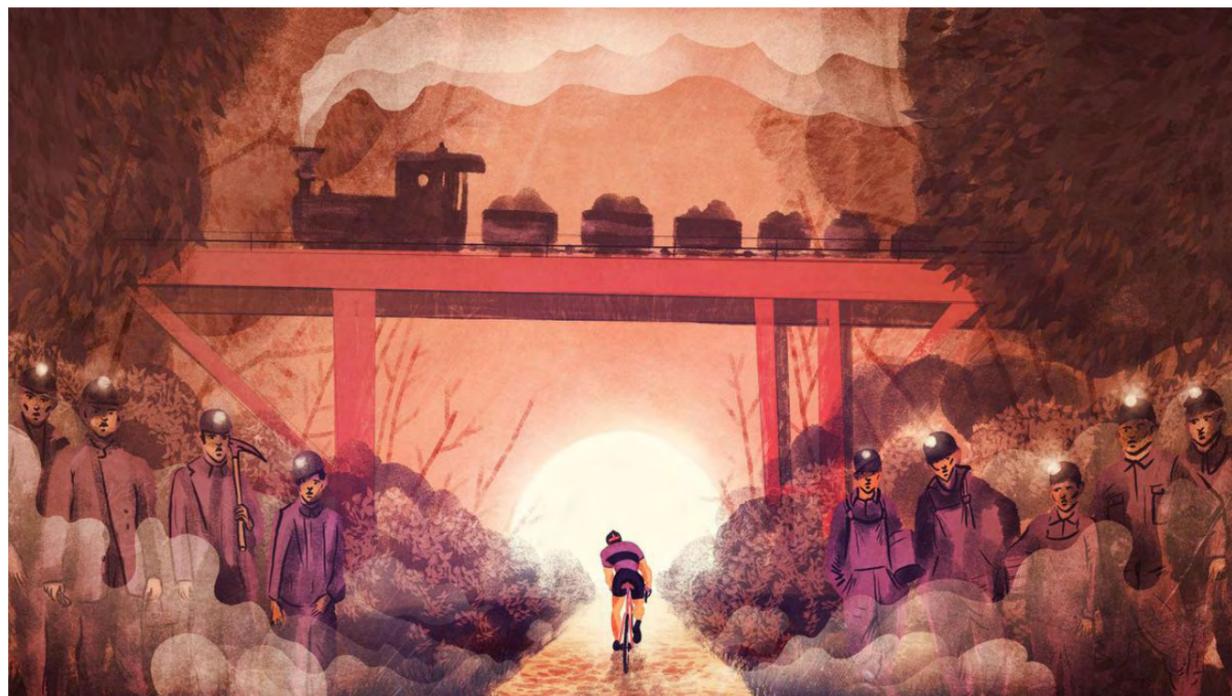
! Ces champions de la Reine des classiques sont réunis grâce à un tandem de spécialistes du Paris-Roubaix : le dessinateur Christian Teel a fait appel à Pascal Sergent pour les textes.



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



<https://www.futuropolis.fr/9782754803069/pain-d-alouette-1.html>



La mine, les pavés.... L'histoire locale pèse dans l'aura unique de la Trouée d'Arenberg. (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)



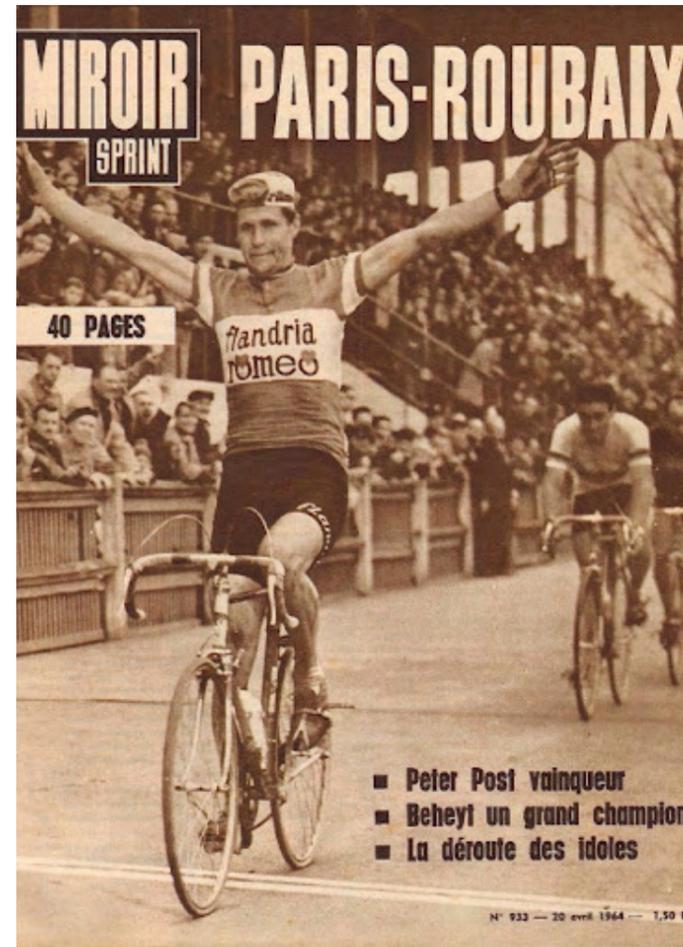
La Trouée d'Arenberg, un enfer au coeur de l'Enfer du nord. (Visuel par Tomski & Polanski)

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 20ème 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 célèbres

secteurs 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 Miroir Sprint édition de 1964



Affiche officielle édition 1998

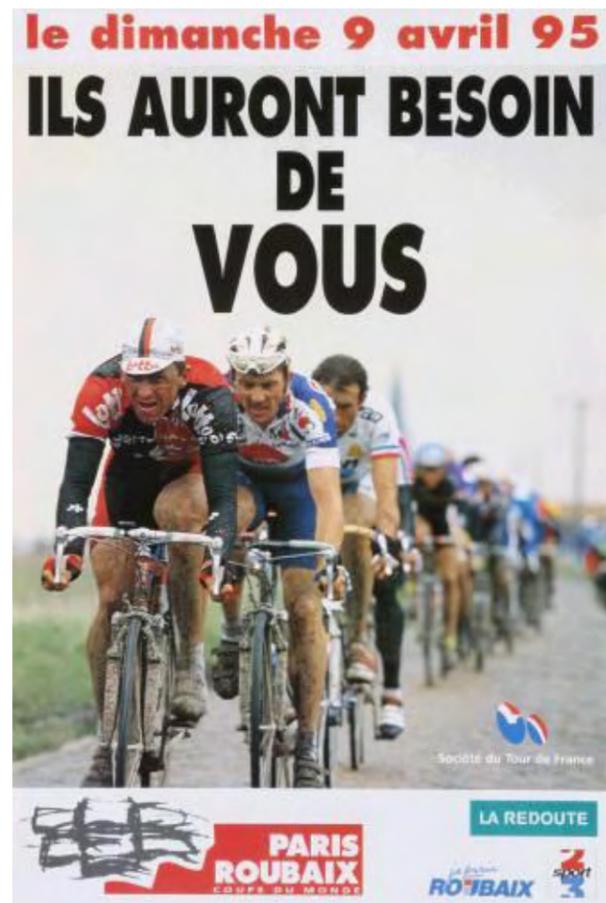
Le choix des couleurs sur les affiches de Paris-Roubaix a toujours été crucial pour transmettre l'ambiance et l'essence de la course. Les tons terreux comme le brun, le gris et le noir sont fréquemment utilisés pour représenter les pavés et la poussière, symbolisant la difficulté et la rudesse du parcours. 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.

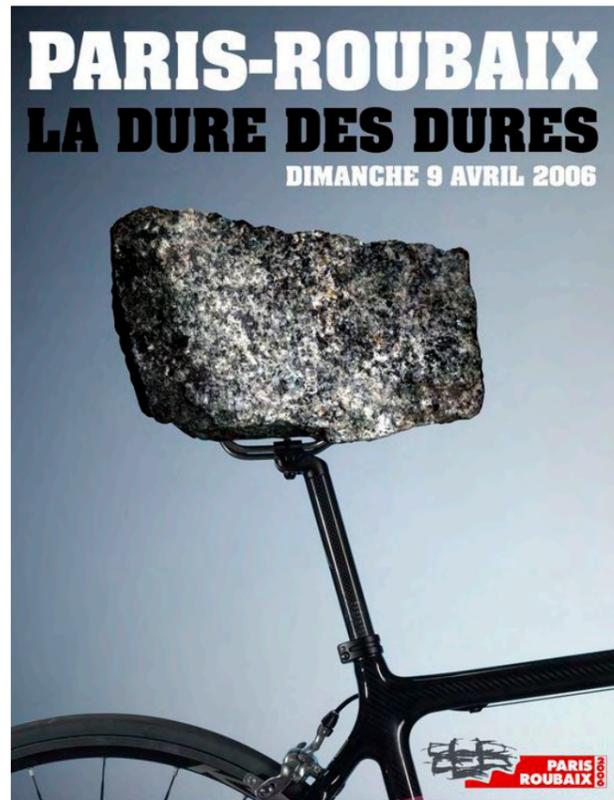
En plus des pavés, d'autres éléments symboliques récurrents incluent les vélos et les cyclistes, souvent représentés dans des positions de course ou d'effort extrême. Ces images soulignent la ténacité et la détermination nécessaires pour triompher dans Paris-Roubaix. Les paysages ruraux, parfois présents 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».



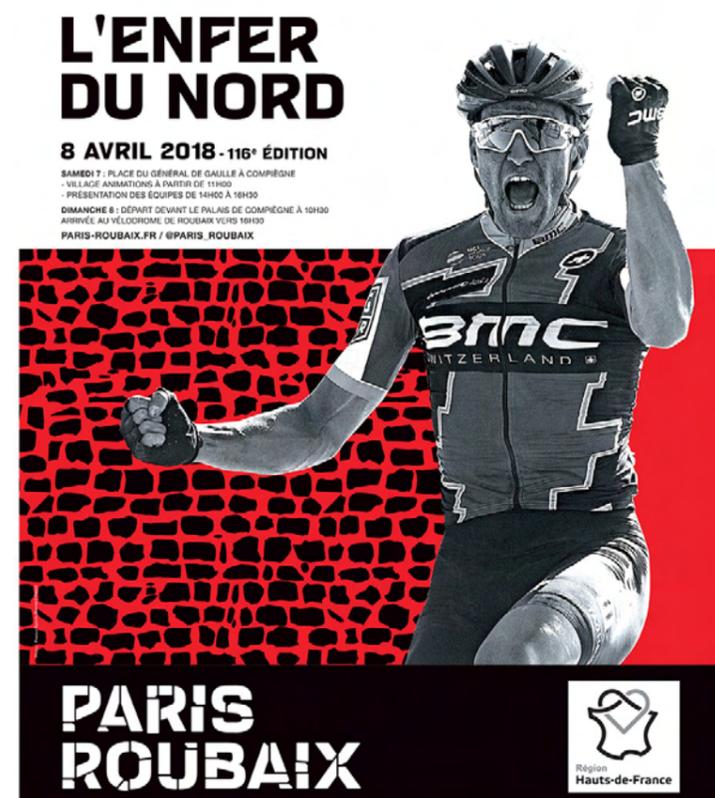
Affiche officielle édition 1995



Affiche officielle édition 2006



Affiche officielle première édition féminine 2021



Affiche officielle édition 2018



Affiche officielle édition 2024

# HISTOIRE

## VI. LA COURSE AUJOURD'HUI



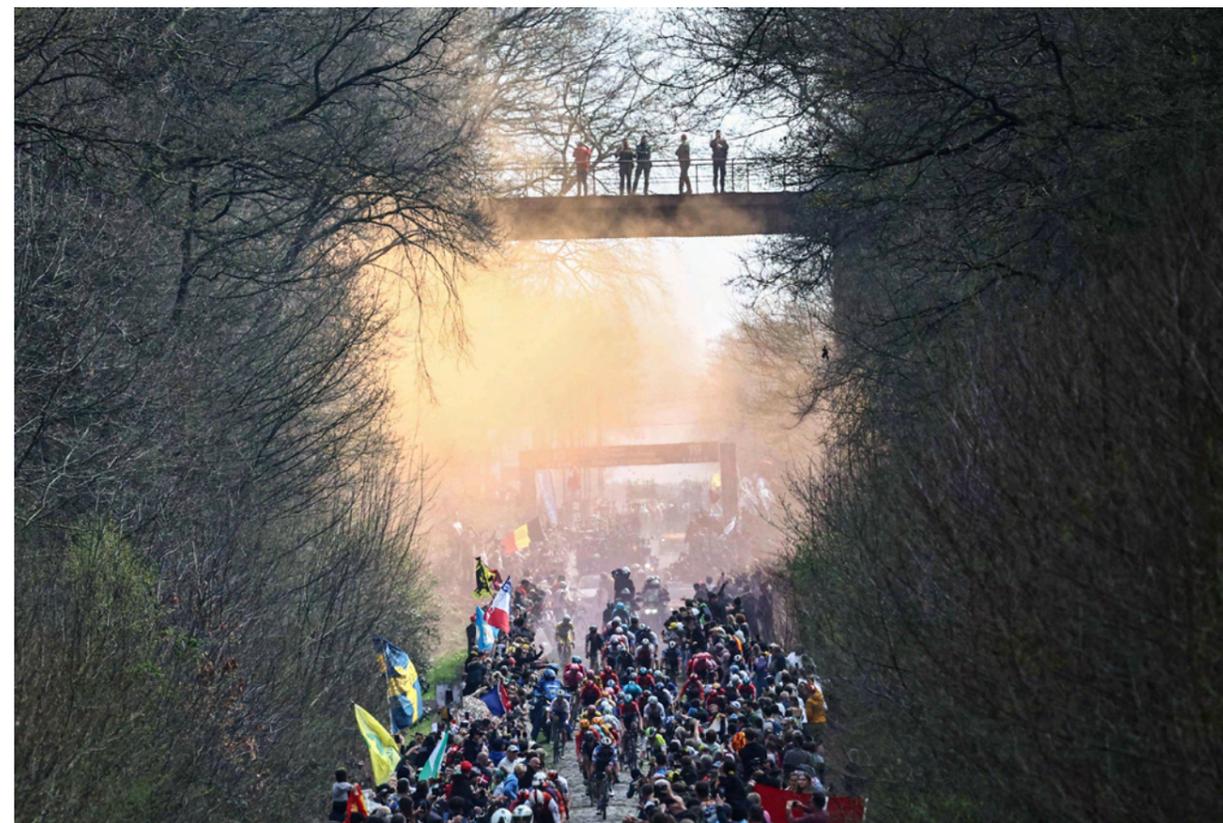
## A. L'impact touristique, économique et social de la course

La précédente analyse historique a mis en exergue l'importance de la course et l'événement qu'elle a su générer depuis sa création, son évolution à la fois dans son tracé, son importance dans le monde du cyclisme etc. 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 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 popularisé cette course événement, pour les spectateurs, c'est comme participer à l'événement, l'épopée.

L'impact économique de Paris-Roubaix est également notable. L'afflux massif de spectateurs entraîne des dépenses importantes en hébergement, restauration et autres services locaux. Les hôtels, les restaurants et les commerces de la région bénéficient directement de cette augmentation temporaire mais substantielle de la demande. Par ailleurs, l'organisation de la course crée des emplois, tant temporaires que permanents, dans divers secteurs tels que la sécurité, la logistique et l'hospitalité. 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, de la région et animés, 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.



Dans la Trouée d'Arenberg © AFP



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

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 renforce le tissu social et le sentiment d'appartenance à la région. De plus, pour accueillir la course, des améliorations des routes et des infrastructures sont souvent nécessaires, ce qui bénéficie à la communauté bien au-delà de l'événement lui-même.

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 ne peut être sous-estimé. En tant que l'une des courses les plus prestigieuses du calendrier cycliste, une victoire ici est extrêmement valorisée par les coureurs professionnels comme évoqué dans la précédente partie. Cela en fait un objectif majeur pour les équipes et les athlètes, contribuant à élever le niveau de compétition. La popularité de Paris-Roubaix a suscité la mise en place de Paris-Roubaix challenge, une cyclo sportive pour les amateurs empruntant tout ou partie des secteurs pavés, attirant ainsi des milliers de personnes passionnées de vélo. A titre d'exemple, le club de vélo de Roubaix a mis en place durant plusieurs années le 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.



DR Thomas Maheux / ASO



Sonny Colbrelli a remporté la dernière édition de Paris-Roubaix en 2021. Photo SIPA/Simon GILL



## B. Les acteurs de paris-Roubaix

### ASO

#### L'Organisateur de paris-Roubaix

Amaury Sport Organisation (ASO) est la société chargée de l'organisation de paris-Roubaix, une des courses cyclistes les plus renommées au monde. Fondée en 1992, ASO est une entreprise majeure dans le domaine de l'organisation d'événements sportifs, comptant parmi ses autres activités le Tour de France, le Paris-Nice et d'autres événements de cyclisme.

Depuis sa création, ASO a développé une expertise dans la gestion d'événements sportifs d'ampleur, mettant l'accent sur l'innovation, la sécurité et la logistique. Dans le cadre de paris-Roubaix, ASO occupe un rôle central dans la planification du parcours, la coordination logistique et la gestion des médias.

ASO est responsable de la sélection des secteurs pavés qui caractérisent le Paris-Roubaix, en tenant compte de plusieurs critères, notamment la tradition de la course, la difficulté pour les coureurs et la sécurité. Le choix des pavés est crucial pour l'identité de la course, et ASO s'efforce de maintenir un équilibre entre le défi sportif et la sécurité des participants.

En plus de son rôle opérationnel, ASO s'occupe également de la promotion et de la diffusion de paris-Roubaix à travers le monde, en partenariat avec divers médias. L'objectif est d'attirer un large public et de faire de paris-Roubaix un événement sportif d'envergure internationale.

ASO joue un rôle essentiel dans l'organisation et la promotion de paris-Roubaix, en veillant à la fois au bon déroulement de la course et à sa visibilité médiatique. Son expérience et son expertise contribuent à faire de paris-Roubaix un événement majeur du calendrier cycliste mondial.

### L'ASSOCIATION DES AMIS DE PARIS ROUBAIX

#### Soutien à la Course et à sa Tradition

L'Association des Amis de paris-Roubaix est une organisation dédiée à la préservation et à la promotion de la course cycliste 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.



## C. PARIS ROUBAIX ET LE TOUR DES FLANDRES

Pour nourrir le plan de gestion (partie 3 de l'étude), une recherche est effectuée sur les pavés empruntés sur les courses belges pour comprendre le fonctionnement côté belge.

Un zoom est effectué sur la comparaison entre la course Paris-Roubaix et le Tour des Flandres qui sont deux des plus prestigieuses classiques cyclistes du calendrier professionnel. Cette comparaison explore leur histoire, leur niveau de difficulté d'un point de vue sportif, leur éventuel niveau de protection, leur mise en valeur dans le cadre d'un parcours permanent pour les cyclotouristes, leurs modalités d'entretien etc...)

### - Histoire et Tradition

Le Tour des Flandres, fondé en 1913, est l'une des plus anciennes courses cyclistes du monde. Initialement conçu comme un moyen de promouvoir le journal sportif «Sportwereld», 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.

### - Niveau de difficulté d'un point de vue sportif

Le Tour des Flandres parcourt les régions vallonnées et accidentées de la Flandre belge, avec des

montées raides, des virages serrés et des descentes techniques. Les coureurs affrontent souvent des pentes de plus de 20%, ce qui en fait un véritable test de puissance, d'endurance et de technique.

En revanche, Paris-Roubaix traverse les plaines du Nord de la France, caractérisées par un relief relativement plat et des sections pavées qui s'étendent à perte de vue. Les pavés de Paris-Roubaix sont légendaires pour leur brutalité, provoquant des vibrations et des secousses extrêmes qui épuisent les coureurs et mettent à l'épreuve leur capacité à maintenir une cadence régulière.

Si le Tour des Flandres est considéré comme l'une des classiques les plus prestigieuses du cyclisme, Paris-Roubaix occupe une place à part en tant que «reine des classiques». Cette distinction est largement attribuée à la nature unique de Paris-Roubaix, avec ses pavés iconiques et son atmosphère chargée de tradition et de défi. Le tour des Flandres n'est pas unique dans son genre. Il existe d'autres courses du même type : A travers la Flandre, le grand prix E3, le Het Nieuwsblad. Le tour des Flandre est juste l'apothéose de ce type de course.

Les pavés de Paris-Roubaix, souvent décrits comme les «secteurs pavés de l'Enfer», sont une caractéristique emblématique de la course. Ils se distinguent par leur nature brutale, composés de pierres inégales, de tranchées profondes et de sections défoncées qui mettent à l'épreuve les compétences des coureurs et de leur matériel. Ces pavés, témoins d'une histoire riche et parfois tumultueuse, ajoutent une dimension unique à Paris-Roubaix, transformant la course en une véritable bataille contre les éléments et l'histoire. En revanche, le Tour des Flandres compte également des secteurs pavés emblématiques, mais ils sont moins nombreux et moins omniprésents que ceux

de Paris-Roubaix. Ces tronçons pavés, bien que redoutables, ne représentent qu'une partie du défi global de la course, qui repose également sur les montées raides et les descentes techniques caractéristiques de la région des Flandres.

Contrairement à ses cousins belges, les pavés de Paris-Roubaix sont beaucoup plus irréguliers et inégaux. En grès, granit ou calcaire, les pierres sont taillées grossièrement et installées la plupart du temps de manière bombée et bosselée. Au fil du temps, les passages des véhicules ont accentué cette irrégularité, creusant sur les extrémités, les secteurs pavés.

En résumé, d'un point de vue sportif, ce sont les pavés de Paris-Roubaix et spécifiquement ces pavés (leur état et leur distance cumulée) qui rendent cette course difficile. Pour le tour des Flandres, ce sont les pavés (en meilleur état que ceux de Paris-Roubaix et moindres en quantité), les côtes pavées (contrairement au Paris-Roubaix où il n'y a pas de côte) et les enchaînements de côtes qui font la difficulté de cette course. Ces 2 courses sont toutes aussi difficiles l'une et l'autre, mais pas pour les mêmes raisons.

### -Gestion des secteurs pavés

A la différence de Paris-Roubaix, les secteurs pavés du tour des Flandres sont accessibles toute l'année son mis à l'honneur dans le cadre d'un parcours permanent pour les cyclotouristes sur les courses belges (gand wevelghem, tour des Flandre etc...). Dans le cadre des secteurs pavés de la course de Paris Roubaix seule la Trouée d'Arenberg est inaccessible aux véhicules motorisés en dehors de la courses, afin de le préserver de toute dégradation.





Le tour des Flandres \_ La montée de MUUR-KAPELMUUR ou Mur de Grammont



Paris Roubaix\_ La trouée d'Arenberg

# PAYSAGE

## I. GEOGRAPHIE ET GEOMORPHOLOGIE



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.

Le périmètre de travail portera donc sur 134 secteurs identifiés à partir des différentes éditions depuis 1968. Nous proposons de les examiner à travers une analyse paysagère.

### Les territoires traversés

Le tracé de la course Paris-Roubaix traverse une région emblématique du nord de la France, offrant aux coureurs et aux spectateurs un voyage à travers des paysages variés et pittoresques. Voici un aperçu des principales régions traversées par le parcours de Paris-Roubaix (à partir des secteurs pavés) :

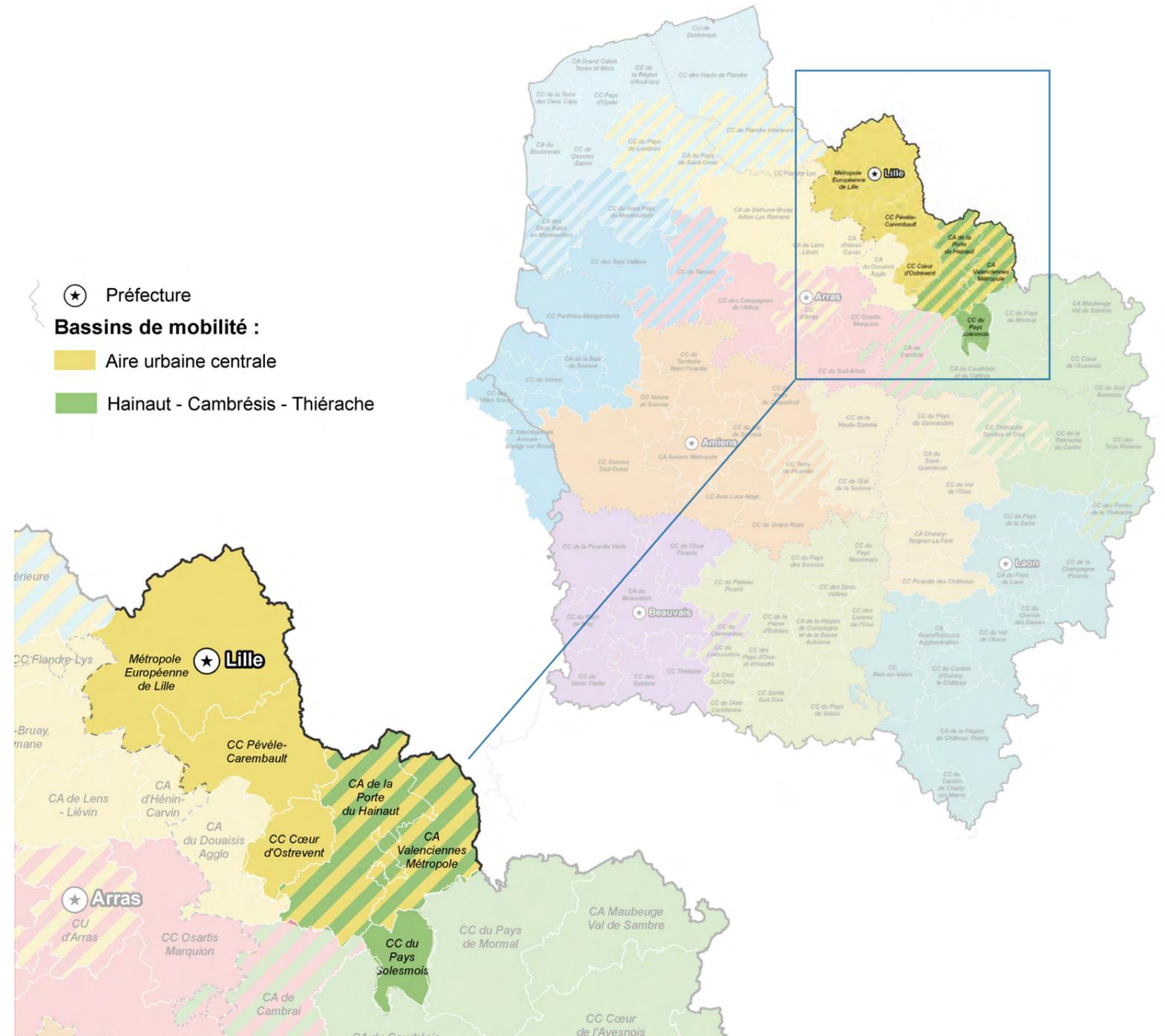
Entre le Cambrésis et l'Avesnois

La plaine de la Scarpe et la Pévèle

Le Pays Lillois

Arrivée à Roubaix

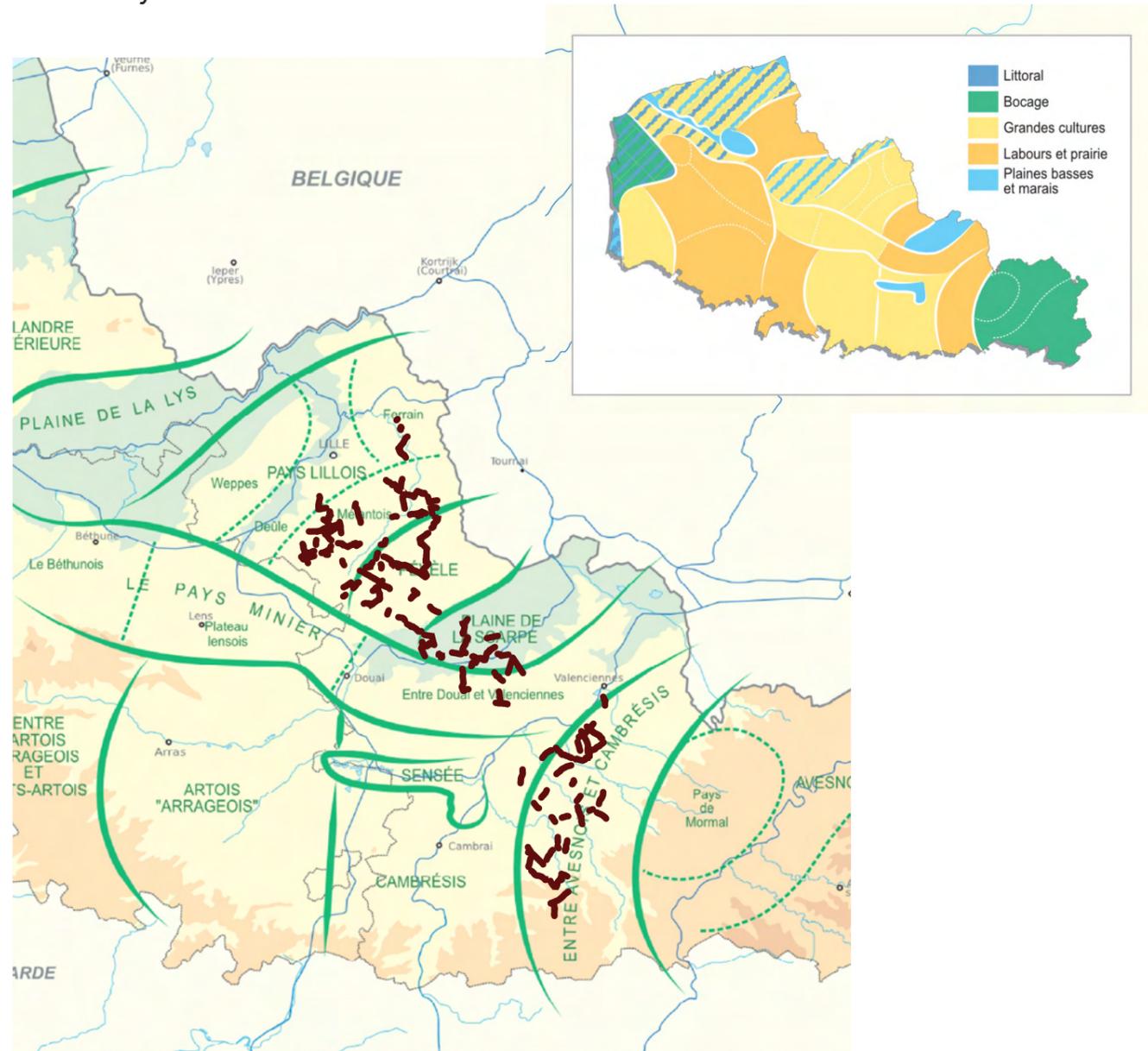
Le tracé de Paris-Roubaix offre un parcours exigeant à travers les régions rurales et industrielles du nord de la France, mettant à l'épreuve la résilience et les compétences des coureurs tout en offrant aux spectateurs un spectacle inoubliable dans un cadre pittoresque et chargé d'histoire.



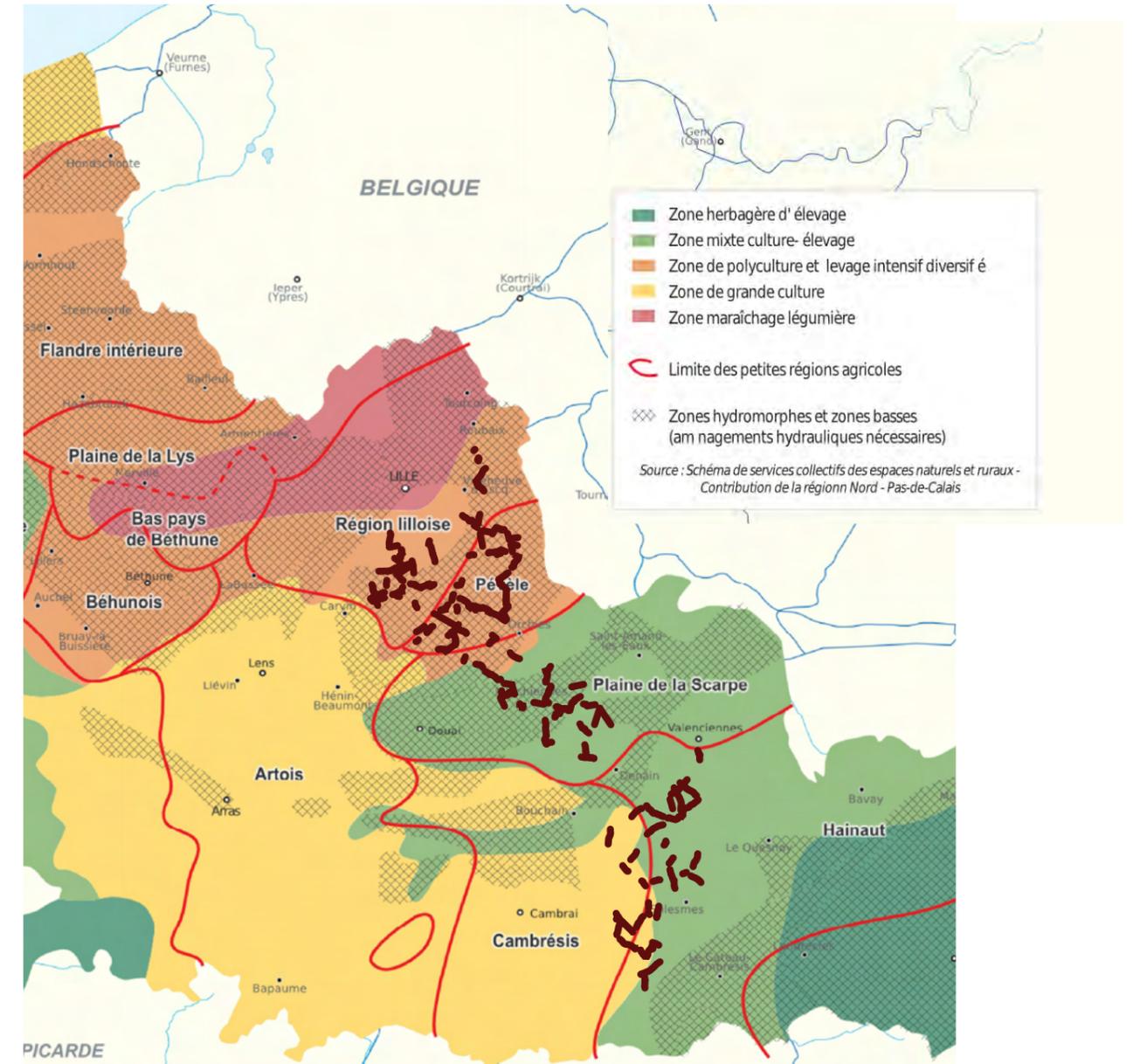
Réalisation : Région Hauts-de-France  
Sources : IGN GeoFla - Carte n°2460-371 - le 07/01/2022

## Des paysages majoritairement agricoles

Les régions agricoles du Nord - Pas-de-Calais, avec leurs sols fertiles et leur «société rurale» dynamique, ont su s'adapter à un modèle de production intensive, un héritage déjà présent dès le XIXe siècle. Du Sud au Nord, d'Est en Ouest, la région témoigne de l'efficacité de ce modèle. Cependant, certains endroits ont conservé leur identité propre, refusant le stéréotype des paysages ouverts et labourés. Les bocages Avesnois, la plaine de la Scarpe ainsi que de nombreux fonds de vallées présentent des prairies d'un vert intense que plusieurs traversent et seront décrits à la suite de cette analyse.

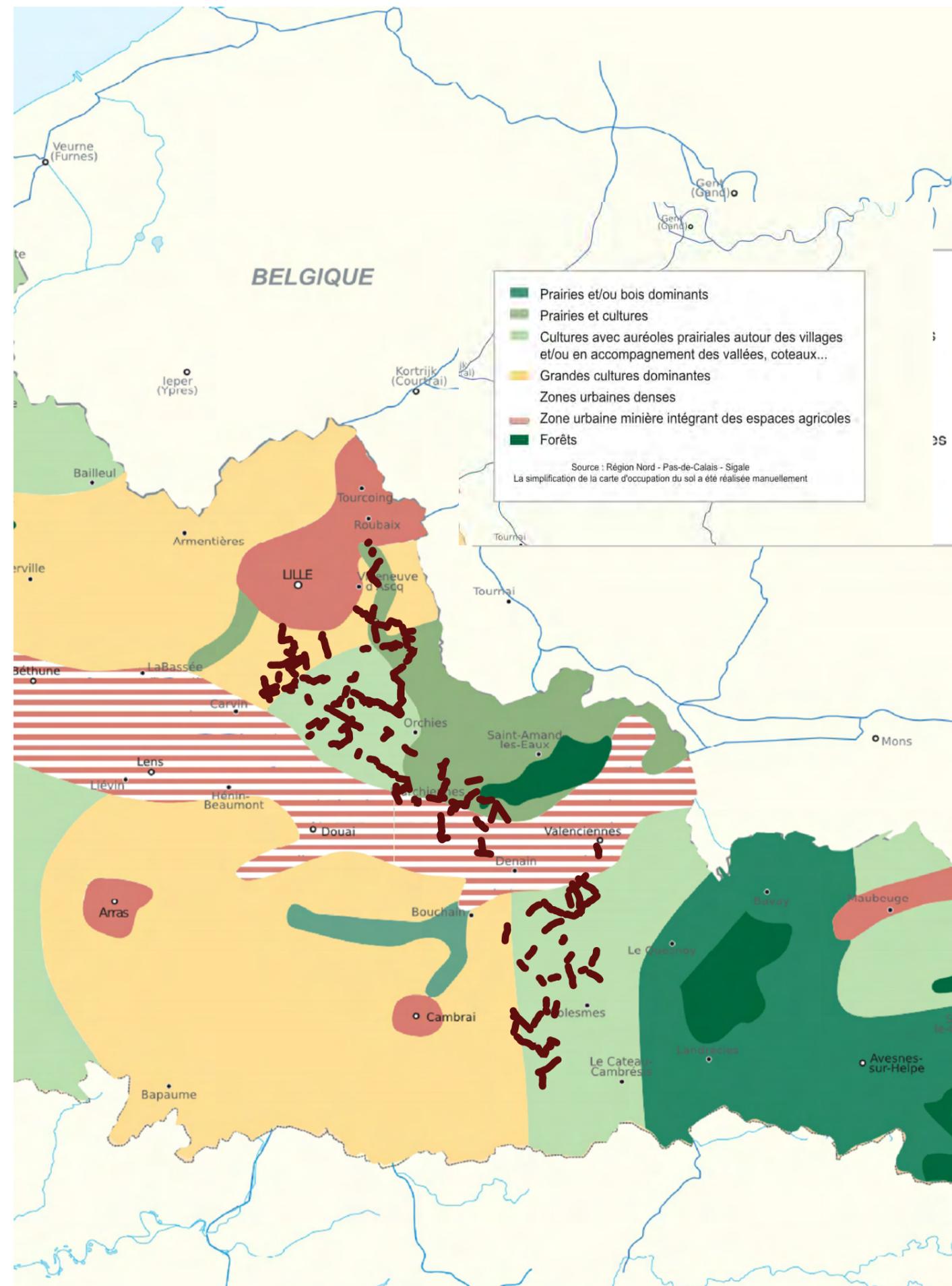


Localisation des secteurs pavés de Paris-Roubaix au sein des paysages ruraux - Cartographie issue de l'Atlas des paysages - Les paysages ruraux



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

Les secteurs pavés de la course de Paris-Roubaix traversent différents types d'occupation du sol dont une majorité se situent plutôt sur des espaces de cultures avec des prairies autour de villages. D'autres encore traversent de vastes zones de cultures et quelques uns traversent des zones urbaines minières intégrant des espaces agricoles. Seule la Trouée d'Arenberg traverse une forêt (la forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers).

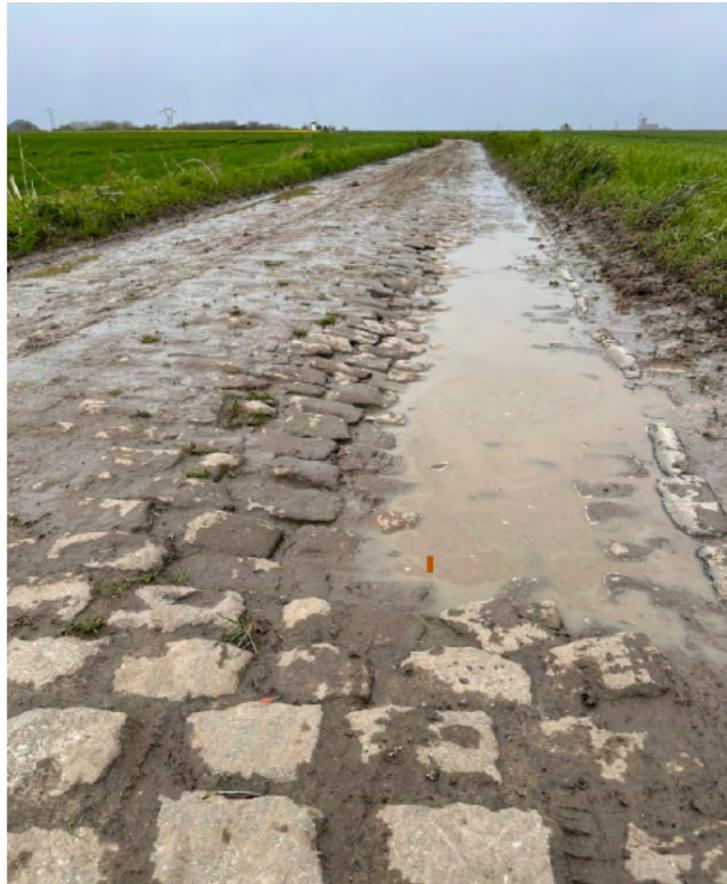


Localisation des secteurs pavés de Paris-Roubaix au sein de l'occupation des sols  
Cartographie issue de l'Atlas des paysages - Typologies de paysages ruraux

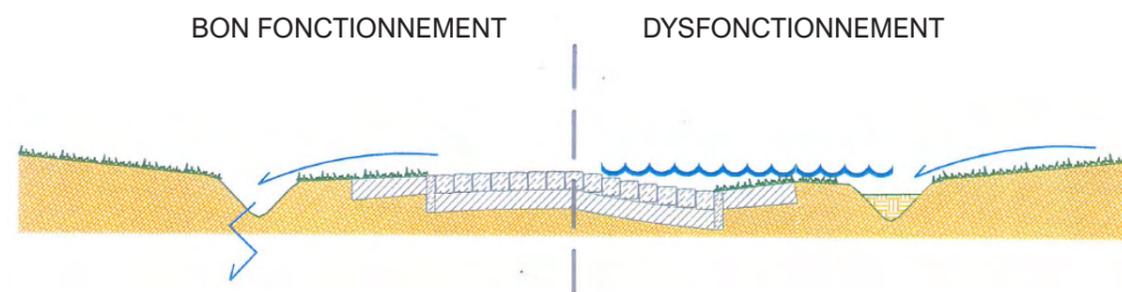
## Topographie des secteurs pavés

Les différents profils rencontrés :

Stagnation des eaux pluviales



Secteur d'Haveluy

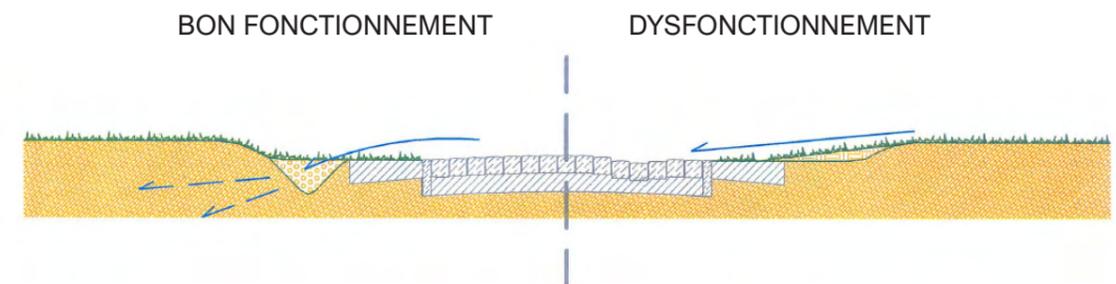


Fossé non entretenu, absence d'évacuation immédiate

Section de pavés avec ornières



De Bourghelles à Wannehain

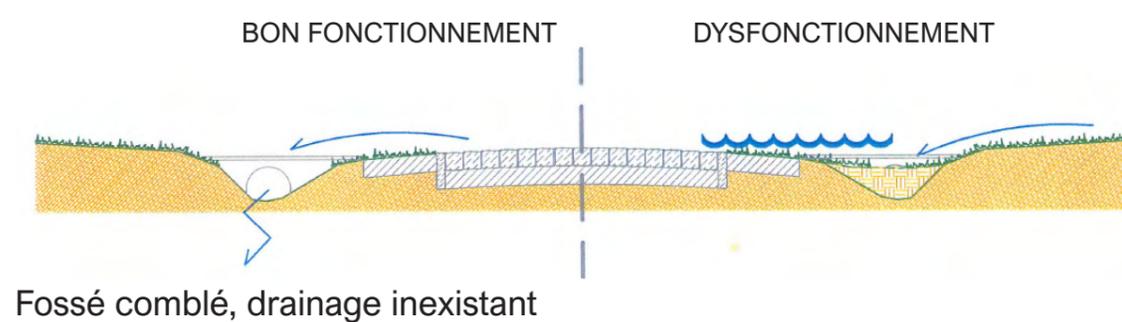


Bas-côté non drainant, enfoncement de l'accotement

### Entrée/sortie de champs



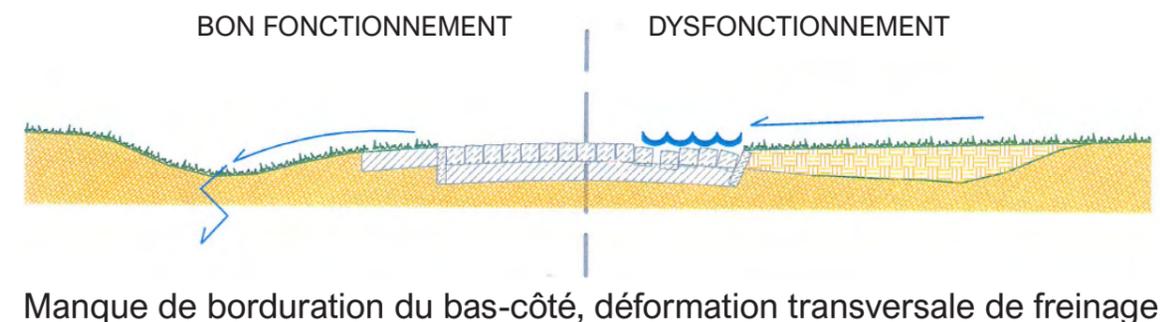
Secteur à Viesly



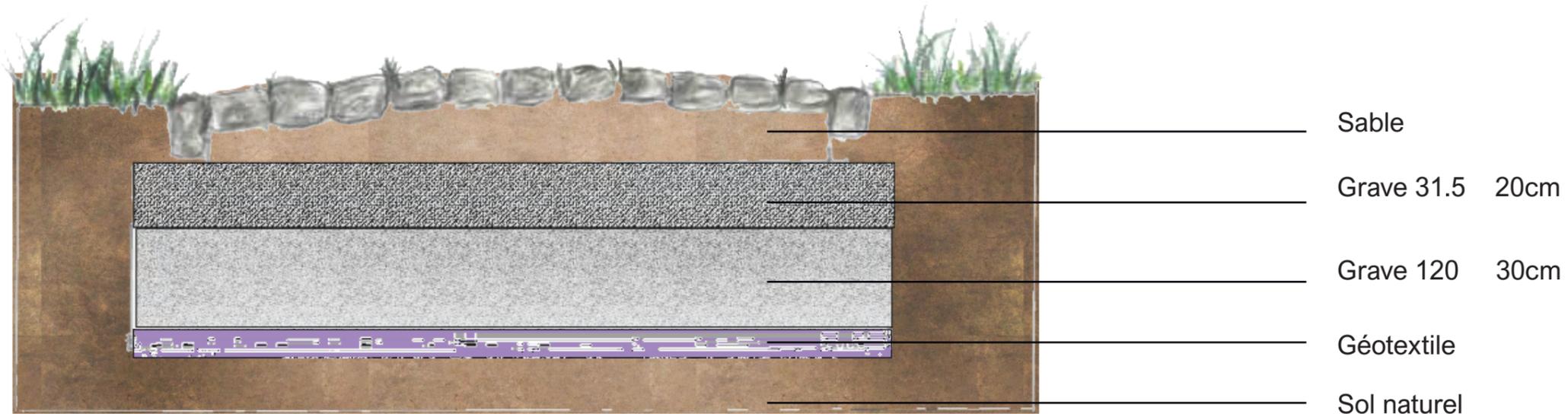
### Route dégradée



Secteur à Vertain



## Technique de pose des pavés



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

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 5 étoiles.



# PAYSAGE

## II. CONTEXTE PAYSAGER



## A. 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 de ces secteurs pavés empruntés depuis 1968 par le biais de 3 zooms qui favoriseront une analyse plus fine des différents secteurs et de leurs contextes proches.

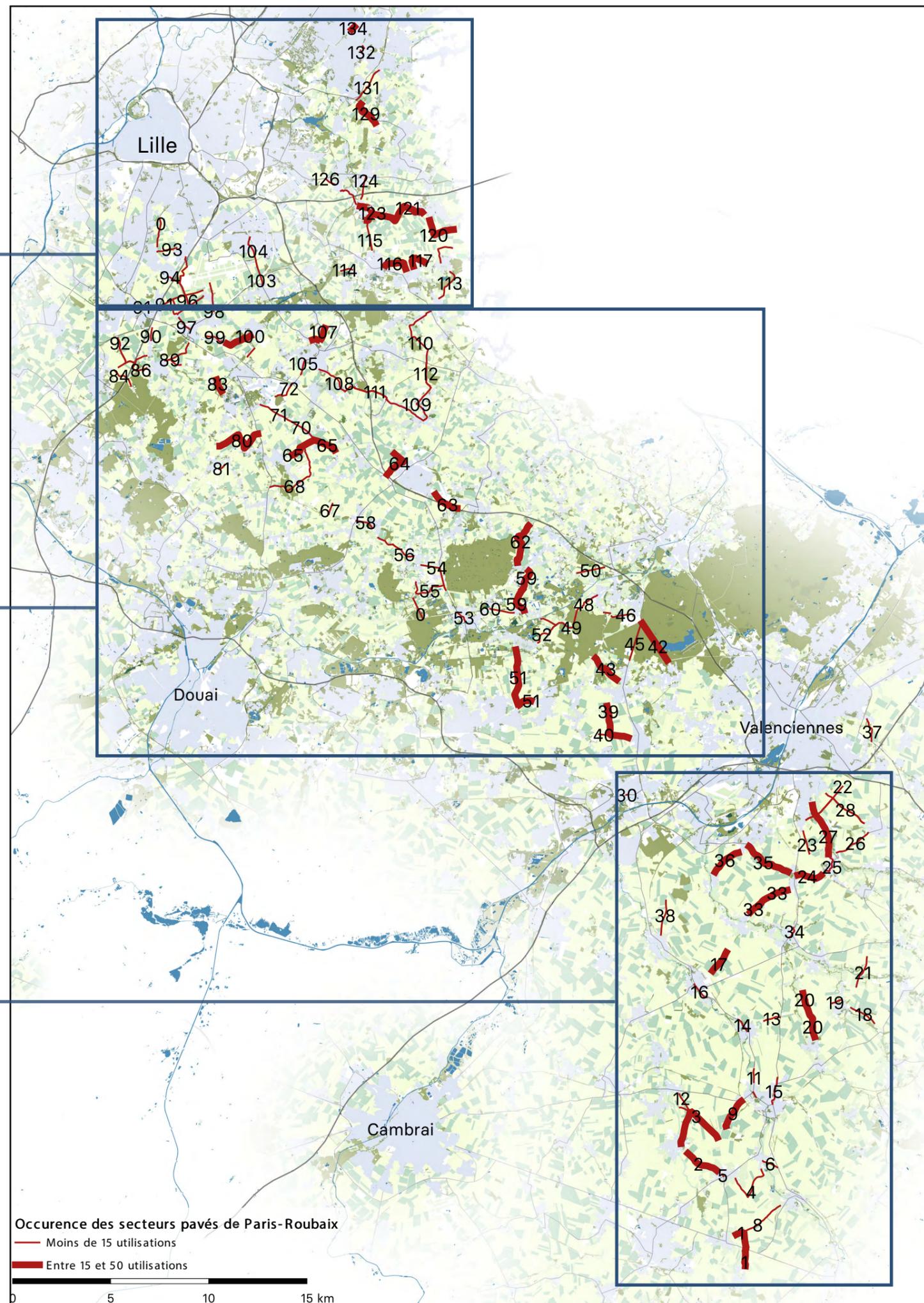
Ci-contre une cartographie générale repérant l'ensemble des zooms proposés.

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

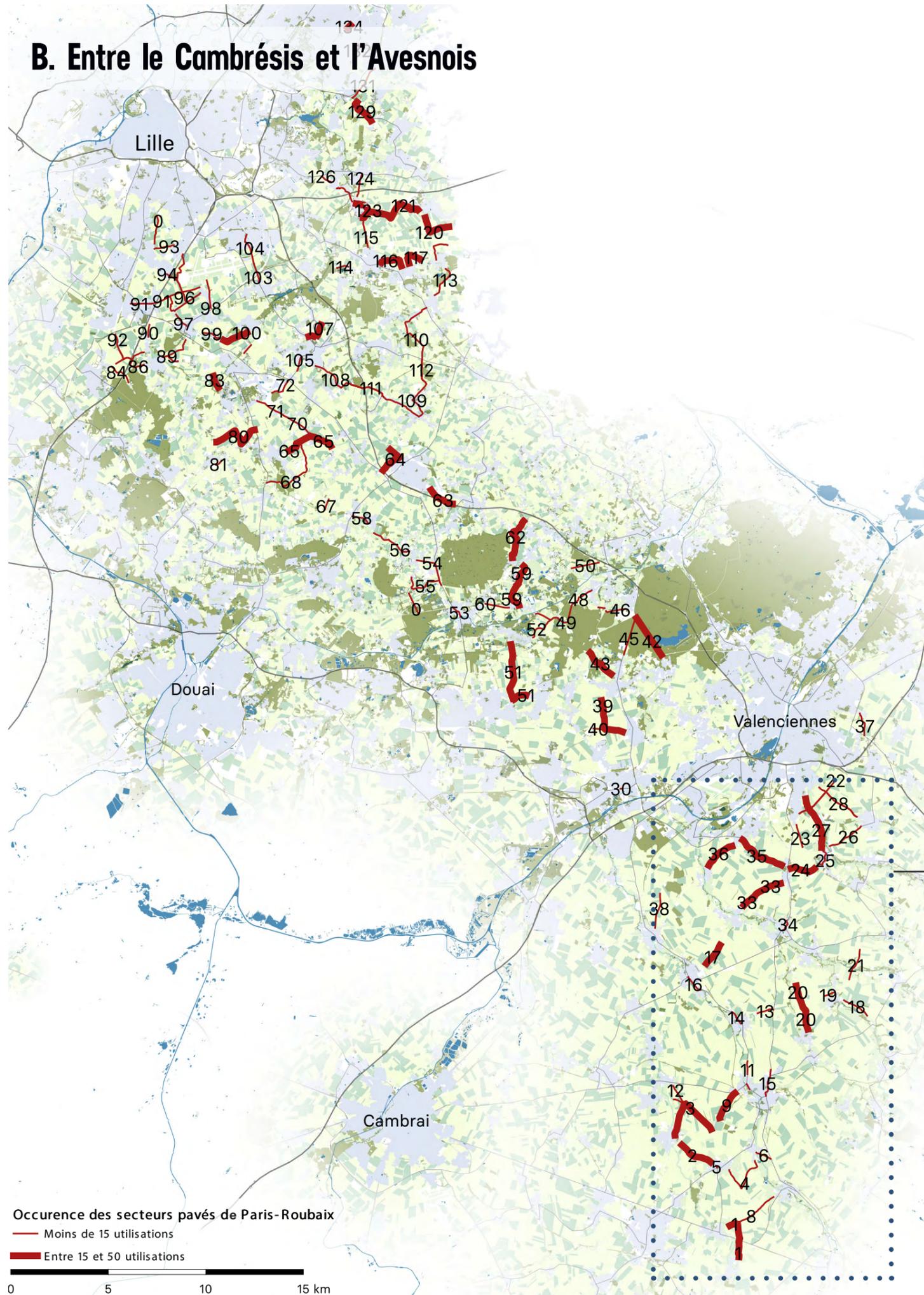
Le pays Lillois  
**Z3**

La plaine de la Scarpe et la Pévèle  
**Z2**

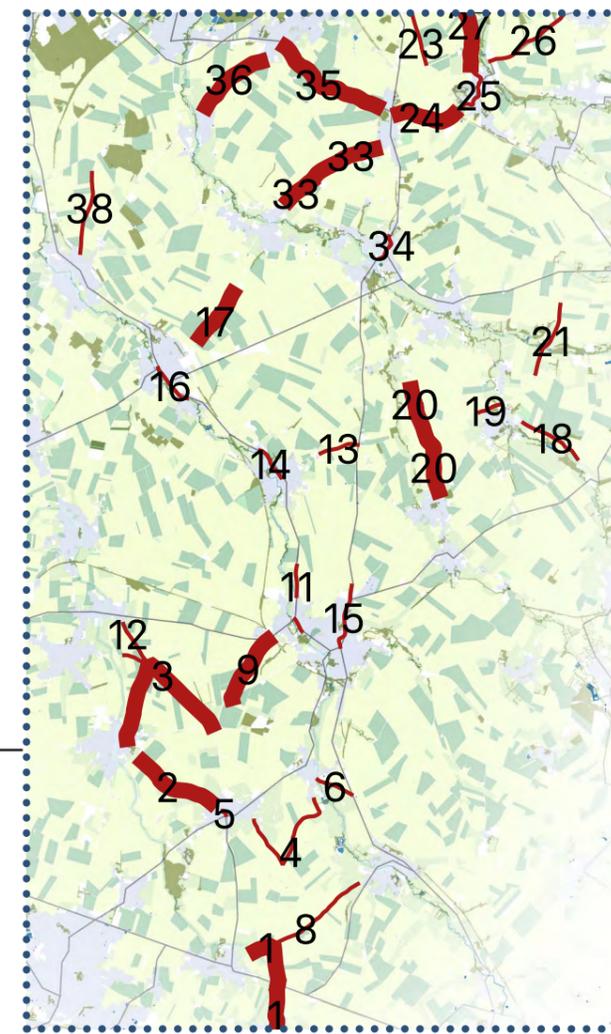
Entre le Cambrésis et l'Avesnois  
**Z1**



## B. Entre le Cambrésis et l'Avesnois



## Entre le Cambrésis et l'Avesnois



Z1

## Approche sectorielle des territoires traversés : Le Cambrésis



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

Dans les étendues parcourues par le Paris-Roubaix, on découvre des terrains modelés par l'histoire et la géographie, une topographie qui raconte les vicissitudes de la région. Tel un peloton qui traverse des paysages variés, le parcours nous emmène à travers les plateaux et les vallées du Cambrésis, révélant les caractéristiques uniques de chaque zone.

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

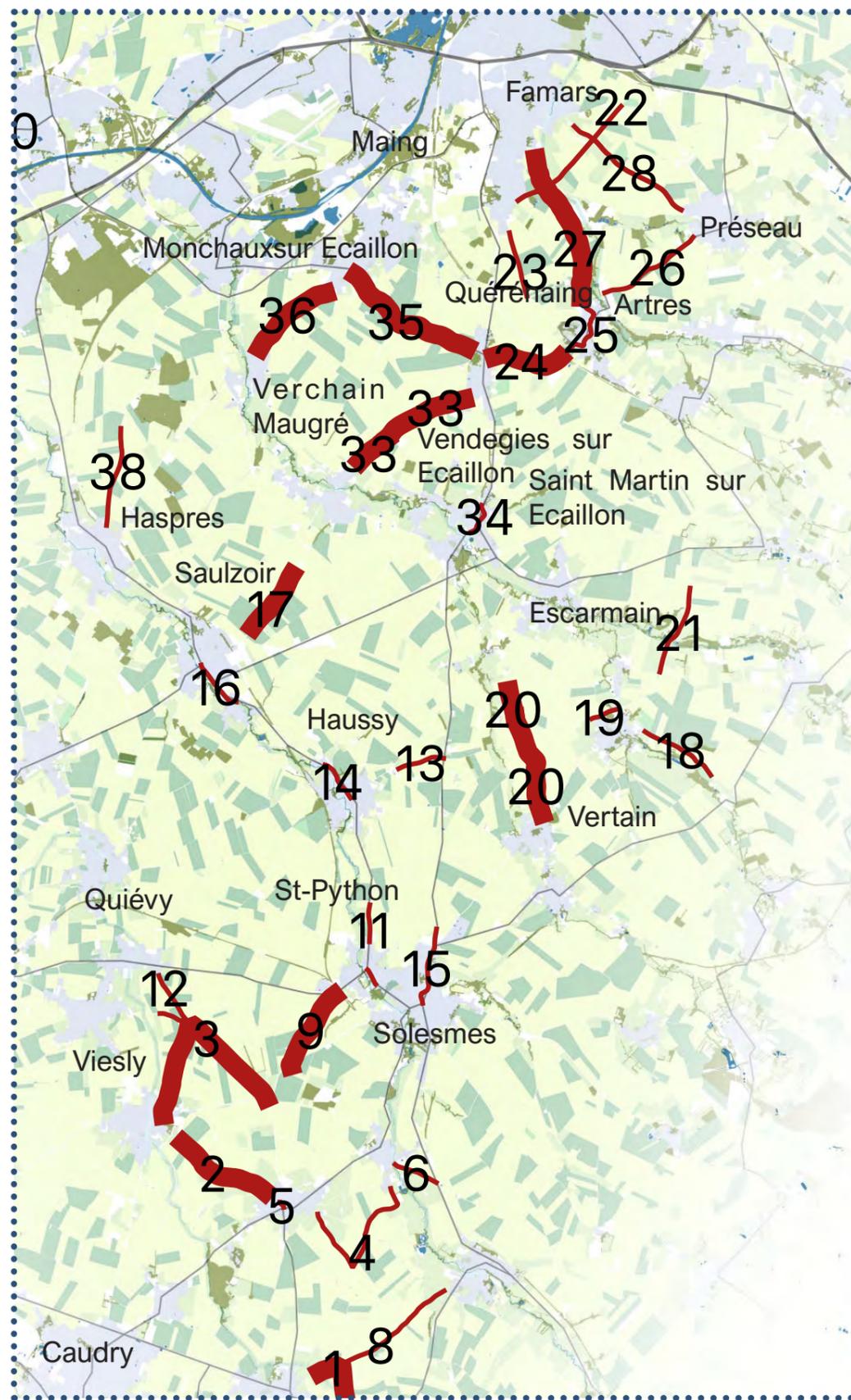
Sur les bas plateaux, les villages perchés sur des buttes évoquent la lutte contre les éléments. Ces communautés se sont formées autour des puits, rappelant le besoin vital d'eau.

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, le Paris-Roubaix traverse des paysages qui racontent une histoire de résilience, d'adaptation et de préservation des ressources.

## Un paysage de plaine au densité bâtie concentrée



## Approche sectorielle des territoires traversés : Le 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 : Quiévy, Viesly, Inchy.

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 quelque fois, aux abords de certains secteurs pavés, des plantations en rideaux de saules, parallèles aux vallons qui permettent de limiter l'érosion des sols.

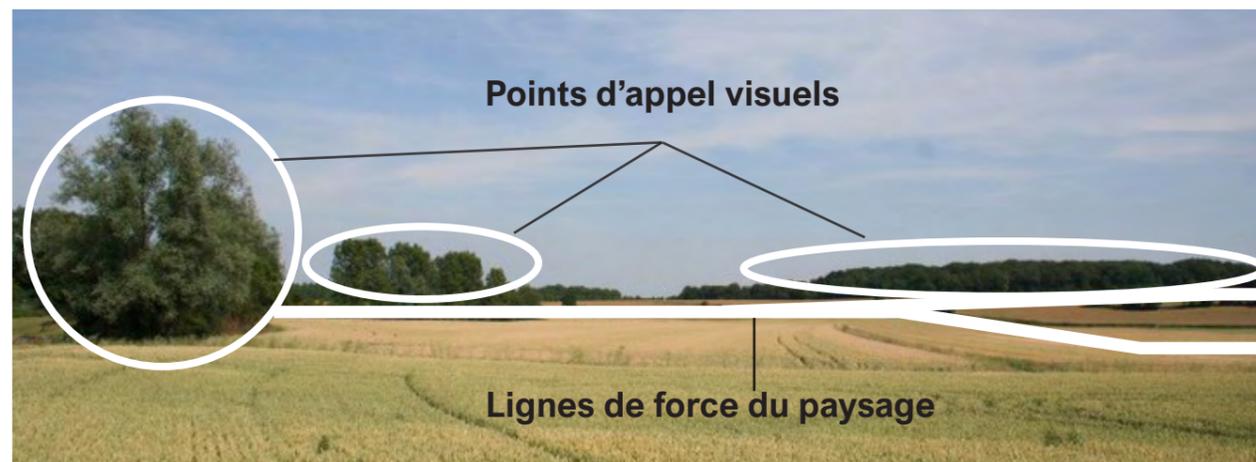


Photo d'un paysage du Cambrésis, CERDD

### En amont et sur la vallée de la Selle

Les communes concernées : Solesmes, Biastre, Neuville, Saint Python, 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.

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.



Photo d'un paysage du Cambrésis, CAUE

### Le plateau de Quercitain

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

C'est dans ce plateau qu'est concerné la plupart du tracé de la course de Paris Roubaix dans le Cambrésis. 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



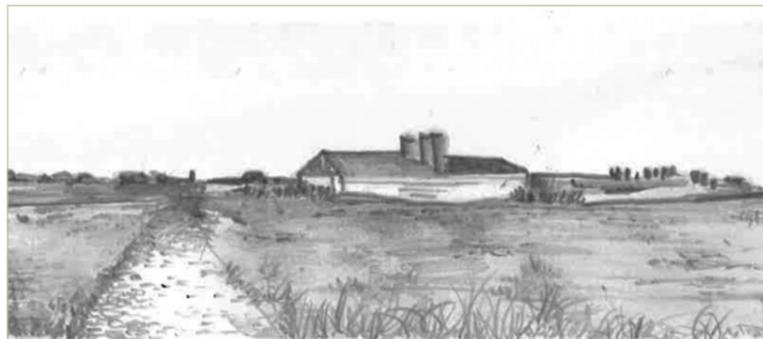
## Entre vallées prairiales et plateaux labourés



Depuis le secteur 1 de Troisvilles à Inchy



Depuis le secteur 3 de Quiévy à Saint Python



Depuis le secteur 4 de Viesly à Biastre



Depuis le secteur 9 de Quiévy à Saint Python

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

Quelques bosquets d'arbres, éoliennes, fermes agricoles viennent ponctuer le paysage et s'élèvent. Ces plaines agricoles permettent de porter le regard vers l'horizon et sont représentatives de notre région.

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

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



Depuis le secteur 18 de Salesches à Escarmain



Depuis le secteur 21 de Capelle à Ruesnes



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

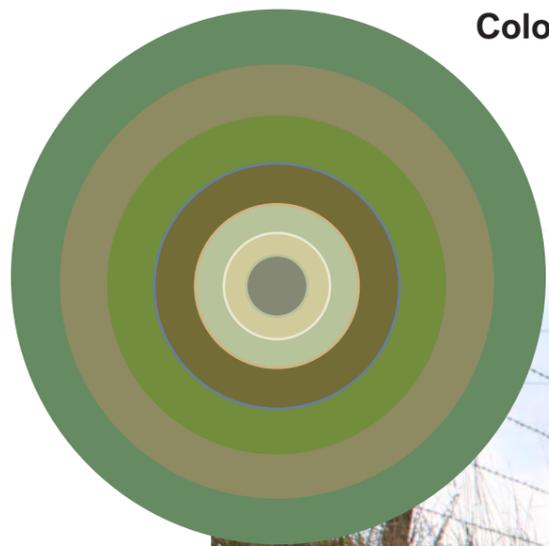


Depuis le secteur 33 de Verchain-Maugré à Quérénaing

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 concernés :**



1. Troisvilles à Inchy 1 750 m



2. Viesly à Quiévy 1 785 m



3. Quiévy à Saint Python 3 400 m



4. Viesly à Biastre 3 020 m



6. Biastre 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



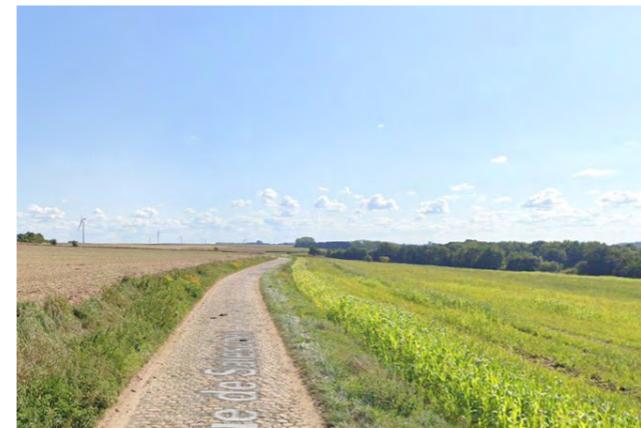
13. Haussy 740 m



16. Montrécourt à Saulzoir 900 m



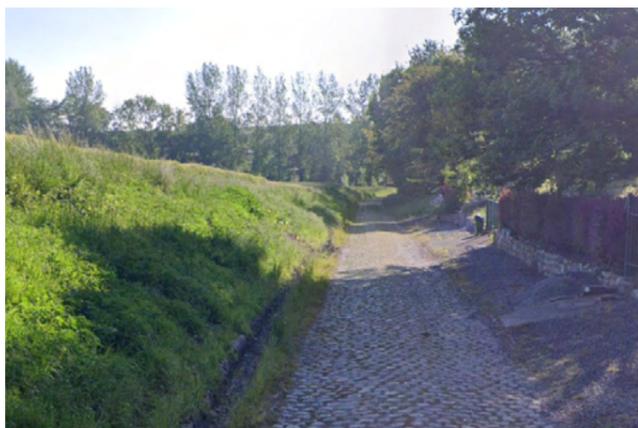
17. Saulzoir à Verchain Maugré 1 200 m



18. Salesches à Escarmain 1 500 m



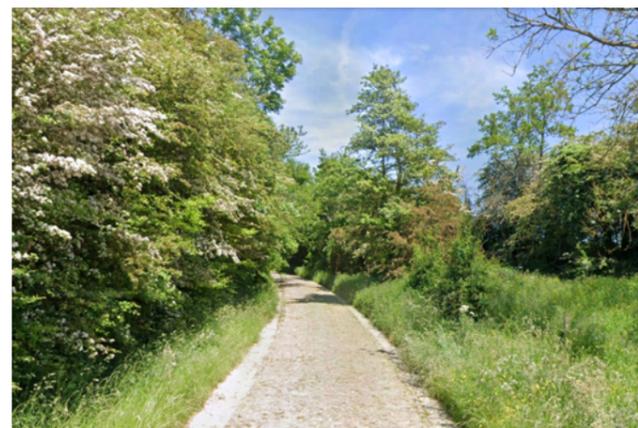
**Aperçu non exhaustif des secteurs concernés :**



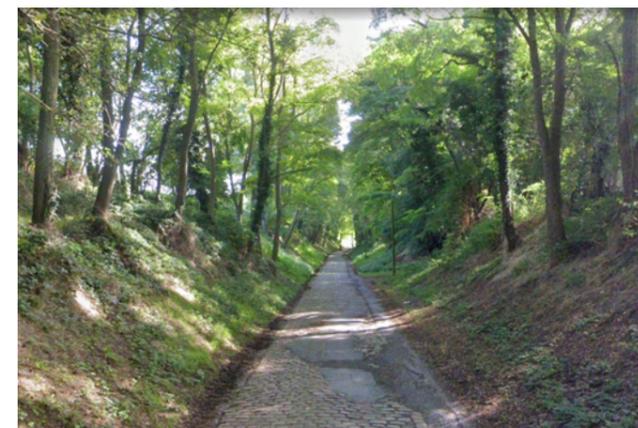
19. Escarmain -530 m



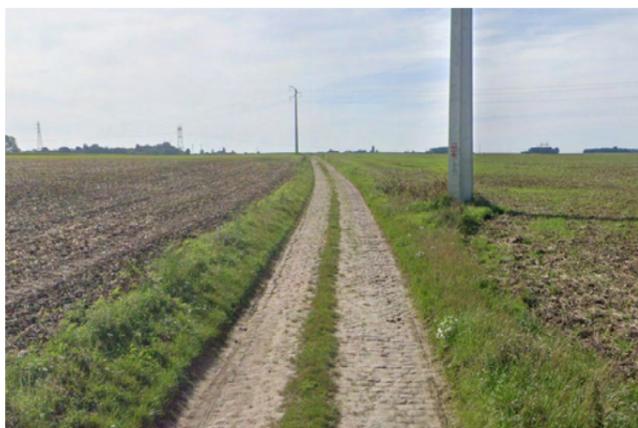
20. Vertain à Saint martin sur Ecaillon - 2 350 m



21. Capelle à Ruesnes 1 700 m



22. Aulnoy-lez-Valenciennes à Famars -760 m



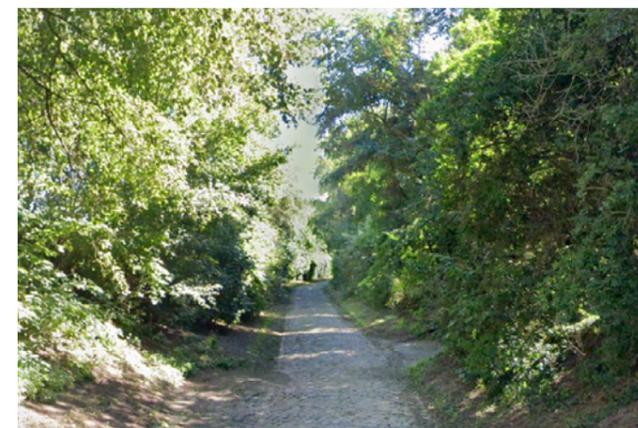
23. Quérénaing à Famars - 1 170 m



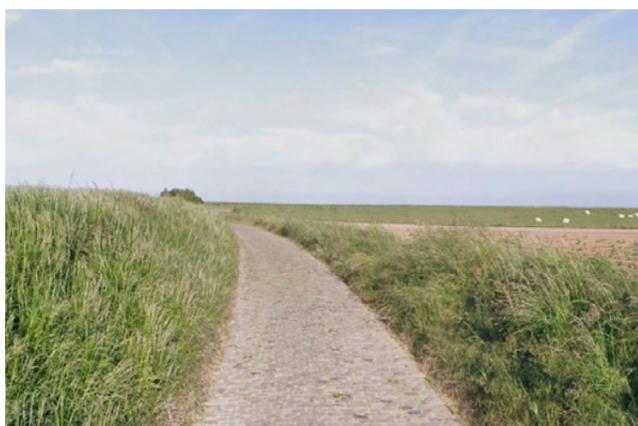
24. Artres à Quérénaing - 1 280 m



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



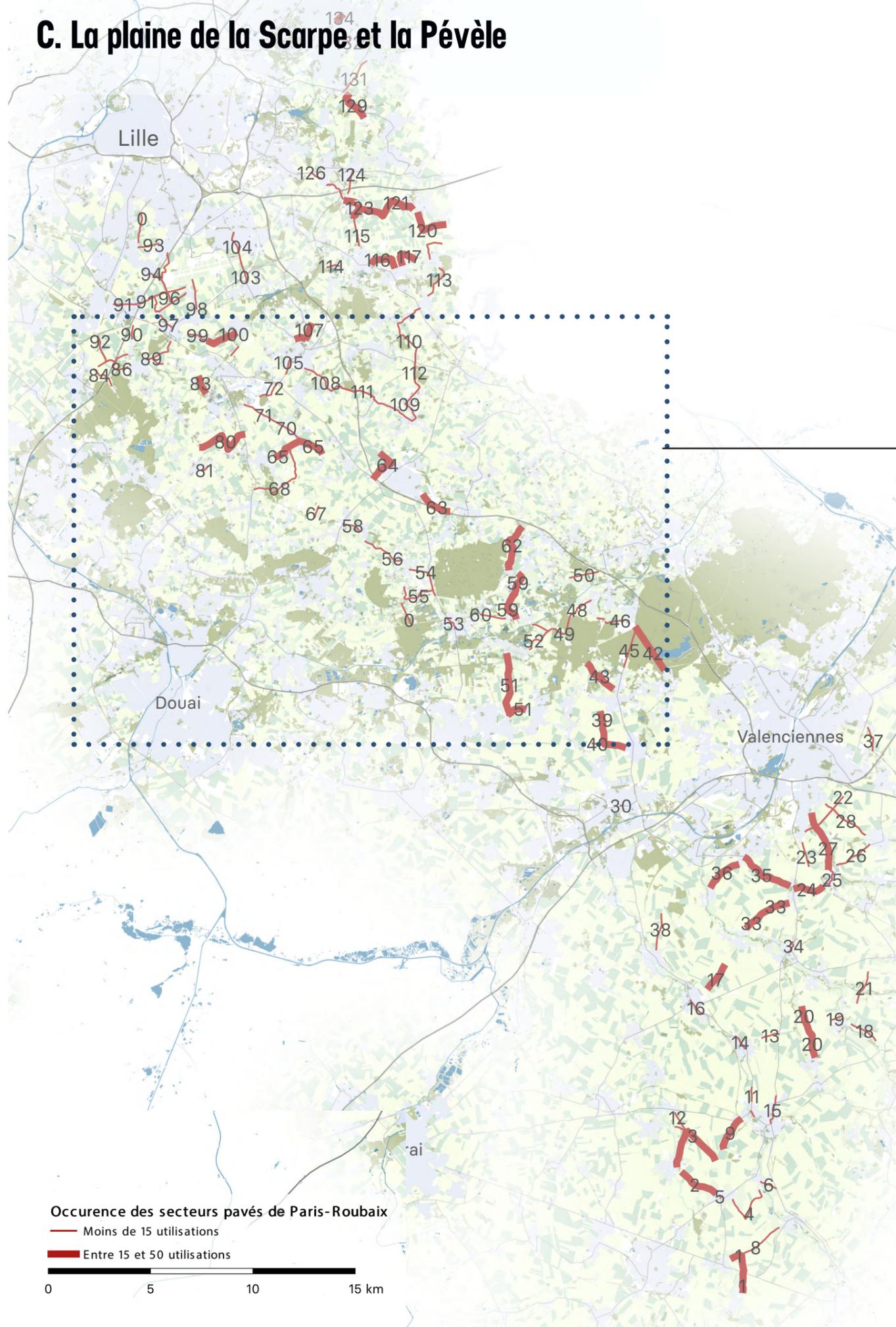
**Aperçu non exhaustif des secteurs concernés :**



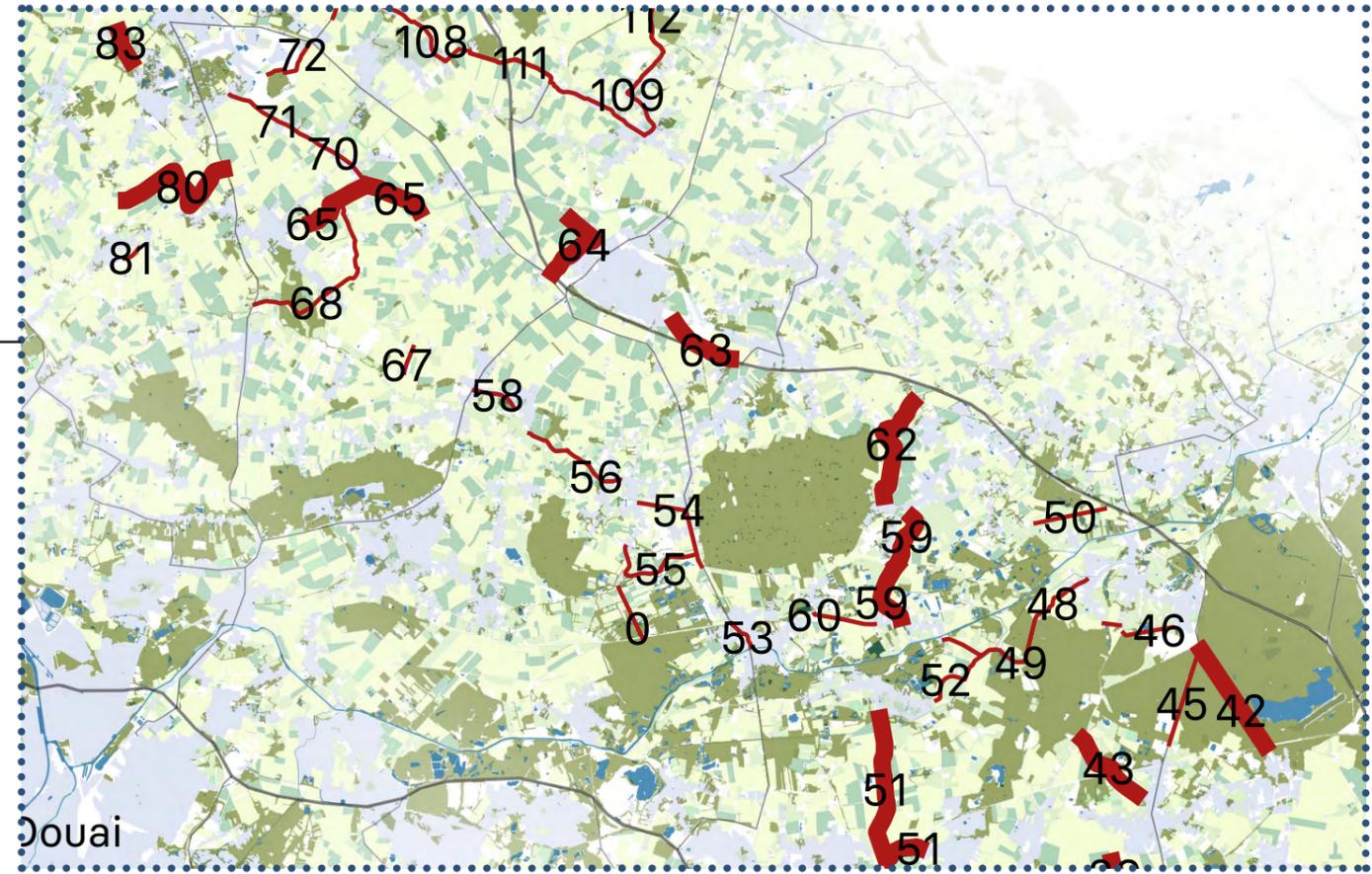
38. Haspres

1 800 m

# C. La plaine de la Scarpe et la Pévèle

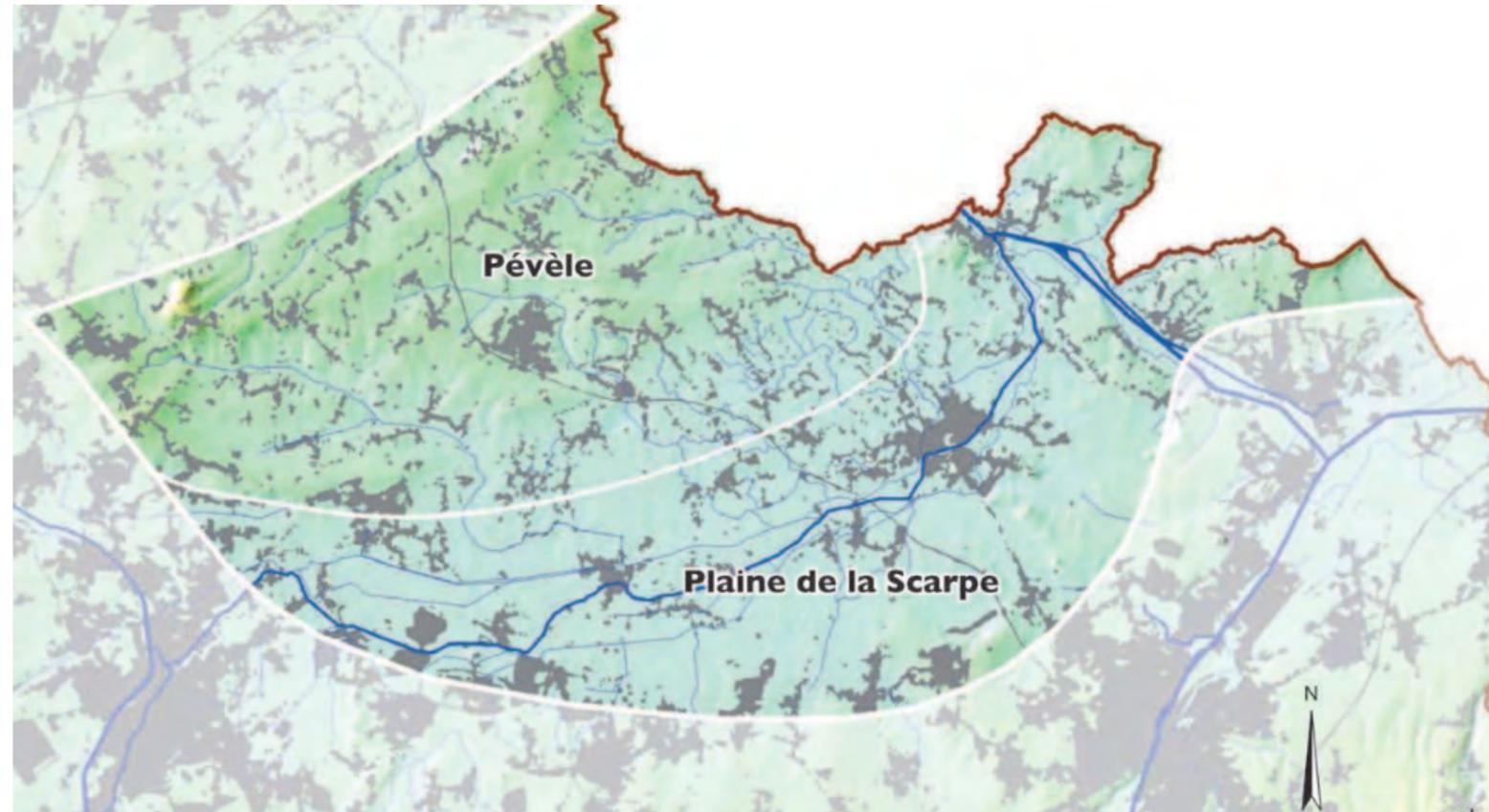


## La plaine de la Scarpe et la Pévèle



**Z2**

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

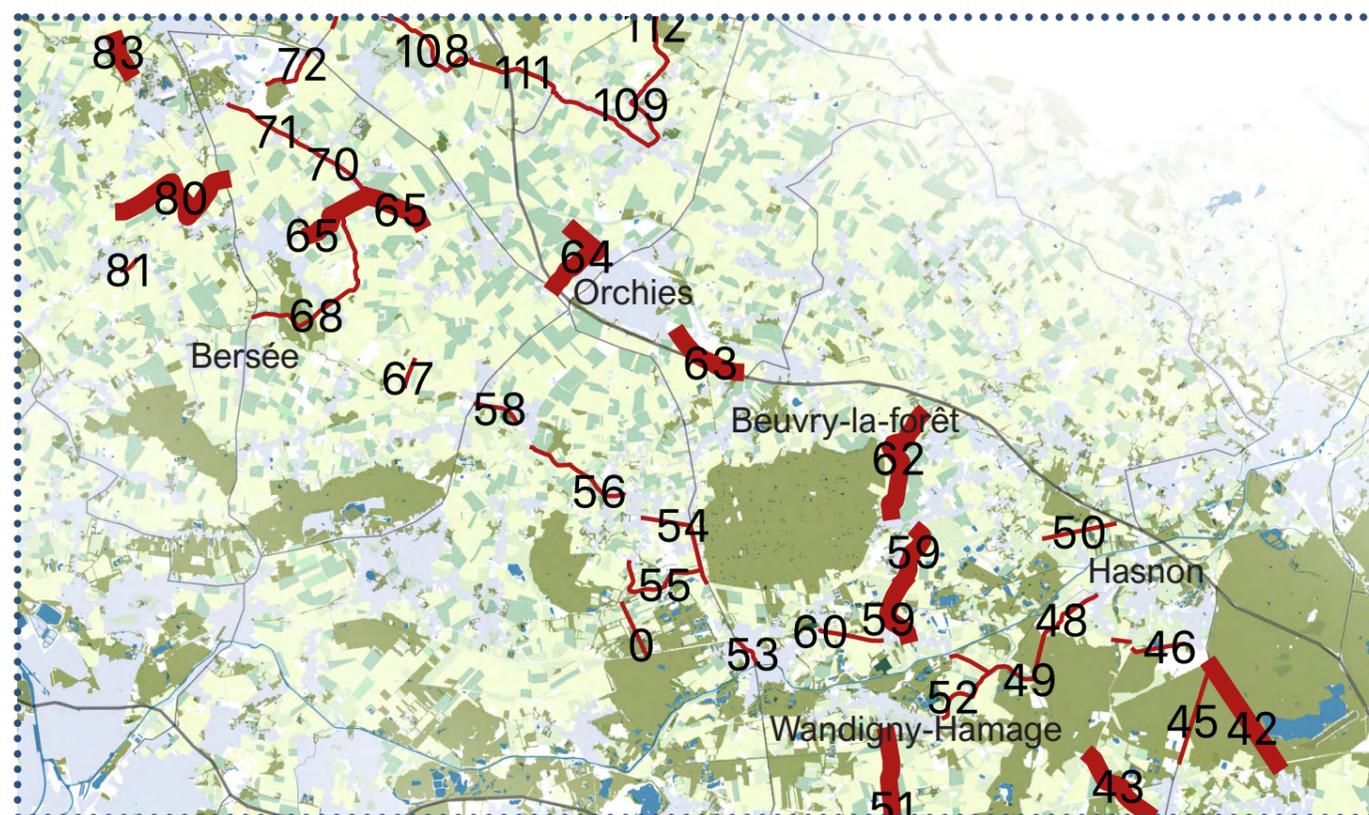


Cartographie issue de l'Atlas des paysages - Les entités paysages

Le parcours traverse ensuite la plaine de la Scarpe pour remonter vers la Pévèle. Ainsi, on traverse un paysage minier qui enserrme le Sud et l'Ouest de ces territoires; C'est une large bande forestière qui vient définir une limite. Ce massif forestier de Raismes, Saint-Amand et Wallers offre ainsi une lisière à la fois rurale au Nord et minière au Sud. A l'Est, les plaines de l'Escaut bordent le paysage en formant une continuité paysagère.

Ce vaste paysage regroupe des entités typiques de la région. Des champs, espaces cultivés, habitats dispersés, des forêts, et des campagnes plus denses...L'ensemble se croise et se mélange. Malgré cette multitude de paysages, l'ensemble est structuré. Les chemins de l'eau forment les lignes directrices de l'ensemble. C'est elle qui organise l'emplacement des terres agricoles, des fermes, des villages. Pour autant, elle n'est pas réellement visible. De cette façon, à l'œil nu, c'est un paysage de bocage qui prédomine, même si quelques plaines humides de la plaine de la Scarpe existent.

### Entre boisement et plaines humides



Représenté de façon schématique, le territoire de la Pévèle et de la plaine de la Scarpe illustre l'imbrication entre plaines et forêts, paysage ouvert et plus fermé.

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

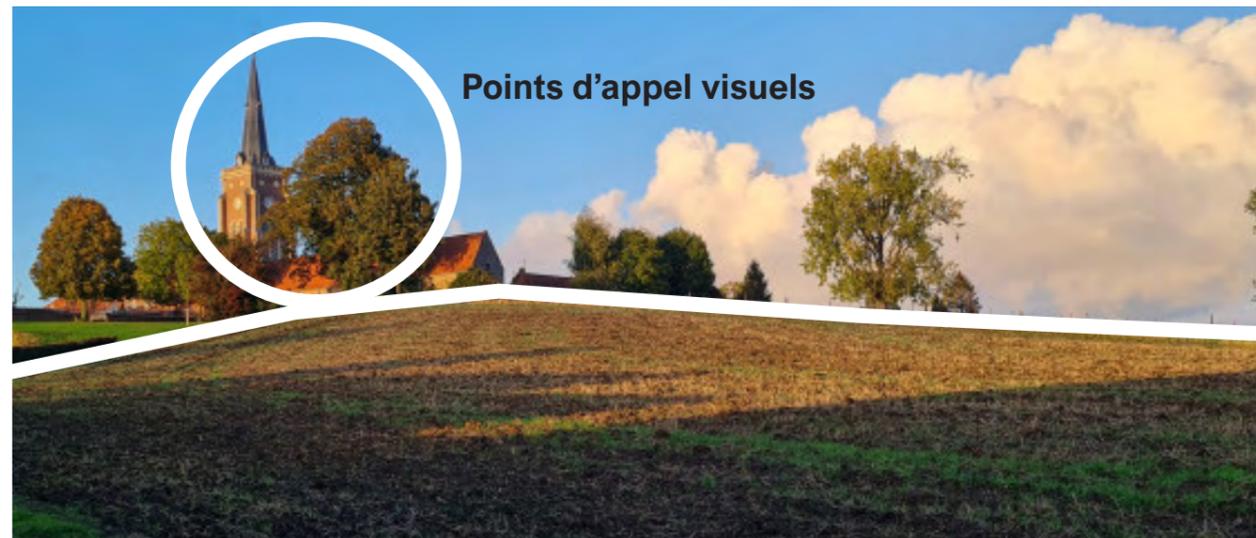
Le paysage de la Pévèle est peu vallonné, alors que le paysage de la Scarpe regroupe diverses entités ; des milieux humides, des milieux forestiers et des milieux secs, anthropiques propres au bassin minier.

L'entrelacement de ces différentes entités avec celle du bassin minier a créé des conditions hydrauliques particulières en lien avec l'affaissement minier. L'effondrement progressif des galeries minières, des zones d'affaissement, ont vu le jour avec des échelles variées.

### La Pévèle

Les paysages de la Pévèle sont marqués par des ensembles humides et à la fois boisés qui viennent sillonner le paysage avec une densité plus forte du côté de la vallée de la Scarpe.

Dans cette entité, c'est le village rue qui prédomine même si elle compte quelques villes comme Templeuve et Orchies. La forme végétale est différente de la Scarpe et de la limite de la Pévèle avec la forêt de Marchiennes, le bois de Phalempin et de Flines, ici on ne trouve que des petits bosquets d'arbres notamment autour des fermes.



Points d'appel visuels

Photo depuis la voie verte de Mons en Pévèle, Randogps

De par sa proximité avec la métropole, la Pévèle abrite de nombreuses habitations plus ou moins diffuses, souvent en étoile.

### La Plaine de l'Escaut

Cette plaine se voit être contre balancée par la présence de la très grande forêt de Raismes dans laquelle on retrouve la fameuse Trouée d'Arenberg.

Bien que l'habitat soit également dense dans cette entité, certains paysages semblent dénués de vies humaines. La Scarpe constitue une colonne vertébrale majeure dans le territoire, à la fois directrice et symbolique, elle est difficile à percevoir. Ce territoire est marqué par l'histoire minière, ainsi les voies de chemin de fer, les cavaliers et chevalement ornent le paysage. Un motif paysager se dessine et met en avant des parcelles agricoles en lanières, des alignements de peupliers, des chemins ruraux, des étangs..

Ce paysage de campagne habitée est relativement homogène, les sols y sont argileux et imperméables avec une pente légère vers la Scarpe. Dans cette entité les villages s'allongent et s'étirent. Avec la forte pression qui s'exerce due à sa proximité avec la métropole, le paysage se décompose en différentes strates, la rue, la maison, les champs et prairies pour reprendre sur une nouvelle rue.



Points d'appel visuels sur plusieurs plans

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

L'assèchement du territoire a permis une certaine forme de culture qui est le facteur majeur de son évolution. Dans ce paysage agricole, l'eau est une composante essentielle des paysages ruraux, le niveau des eaux souterraines est déterminant pour les cultures. Ainsi, on retrouve des fossés ou des drains enterrés qui façonnent le paysage.

## Entre forêts et plaines agricoles



Depuis le secteur 50 de Millonfosse à Bousignies



Depuis le secteur 51 de Hornaing à Wandignies



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



Depuis le secteur 63 de De Beuvry à Orchies

Les sites traversés comme la trouée d'Arenberg sont la résultante d'une histoire intimement liée à la mine. C'est un territoire très urbanisé avec une stratégie de développement qui s'est mise en place autour de la protection du patrimoine minier.

Certains secteurs traversent un site forestier majeur, celui de Raismes, Saint-Amand, Wallers qui forme le poumon vert du territoire (site classé en zone natura 2000 et à proximité de 2 monuments historiques).

Néanmoins, on retrouve toujours des espaces plus ouverts qui contraste avec les sites boisés plus fermés avec de la campagne habitée. Quelques dénivelés permettent des panoramiques sur des vallées.

De nombreux alignements de peupliers sont visibles depuis les secteurs pavés. Ici, le paysage jongle entre urbanisation et boisement.



Depuis le secteur 64 Orchies



Depuis le secteur 65 de Auchy les Orchies à Bersée



Depuis le secteur 79 Mons en Pévèle

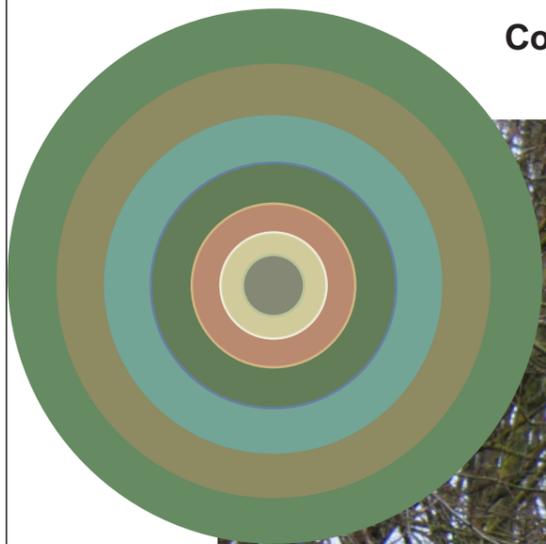


Depuis le secteur 80 de Mouchin à Nomain

Toujours dans la vallée de la Scarpe, autour de Bouvignies, on retrouve le bois de Bouvignies, la forêt de Marchiennes et plus au nord un territoire de plateaux ouverts et de cultures.

Le territoire bâti de Bouvignies est peu structuré, il est étiré et un peu diffus. Les terres agricoles sont toujours présentes mais occupent moins de place sur ce territoire.

L'imbrication et l'entrelacement jouent sur la perception paysagère ; qu'il s'agisse de l'habitat dispersé dans la campagne, des routes près des cours d'eau, des champs, des espaces cultivés qui s'enchâssent dans les forêts, d'une ruralité plus profonde.



**Aperçu non exhaustif des secteurs pavés concernés :**



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



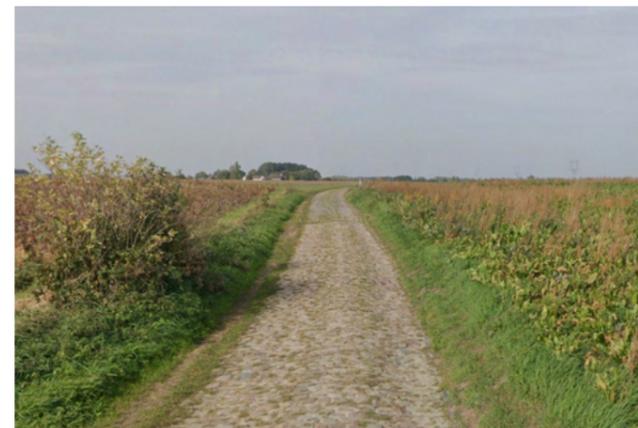
**Aperçu non exhaustif des secteurs pavés concernés :**



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

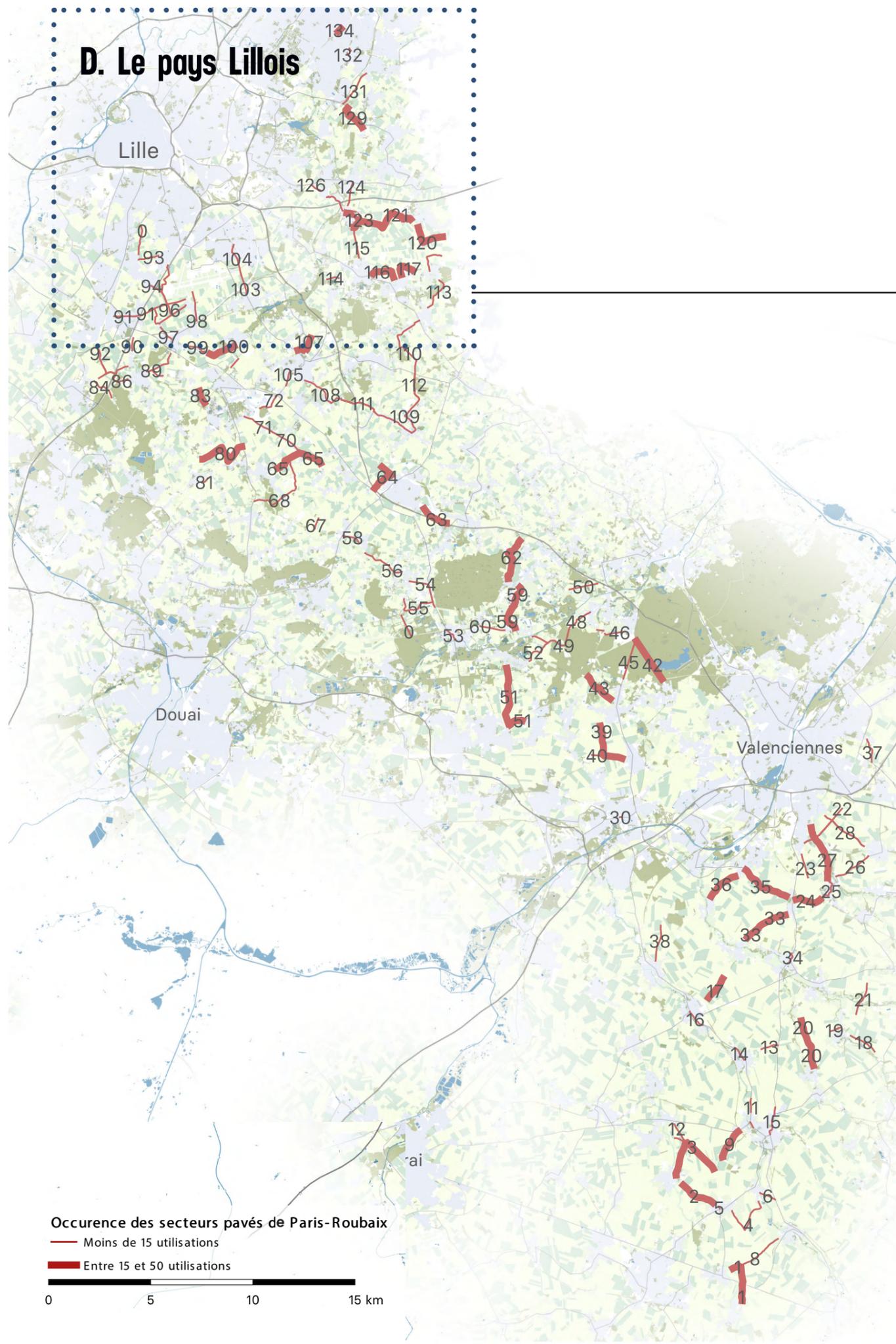


90. Martinsart - 610 m

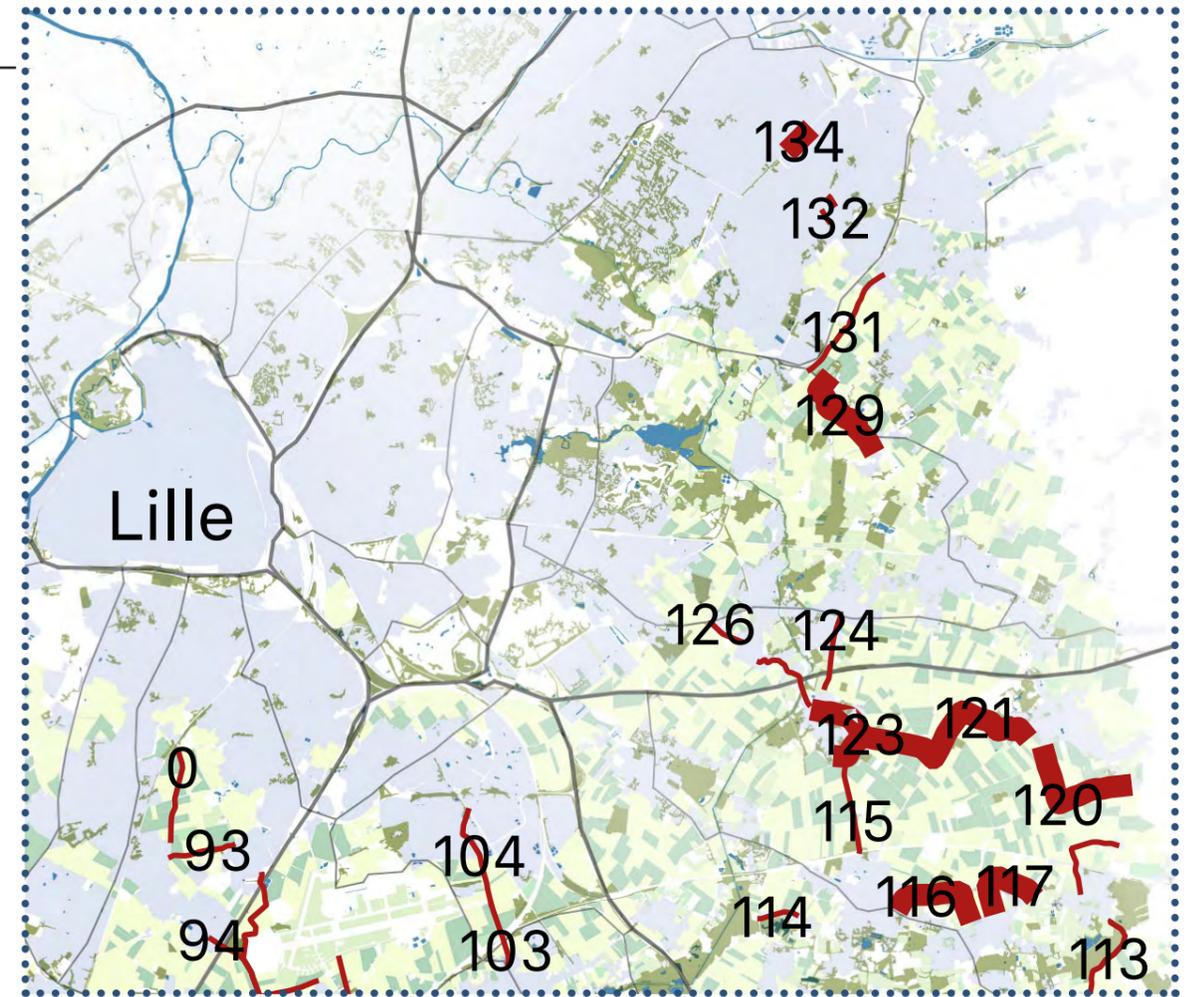


92. Seclin - 800 m





### Le pays lillois



# Z3

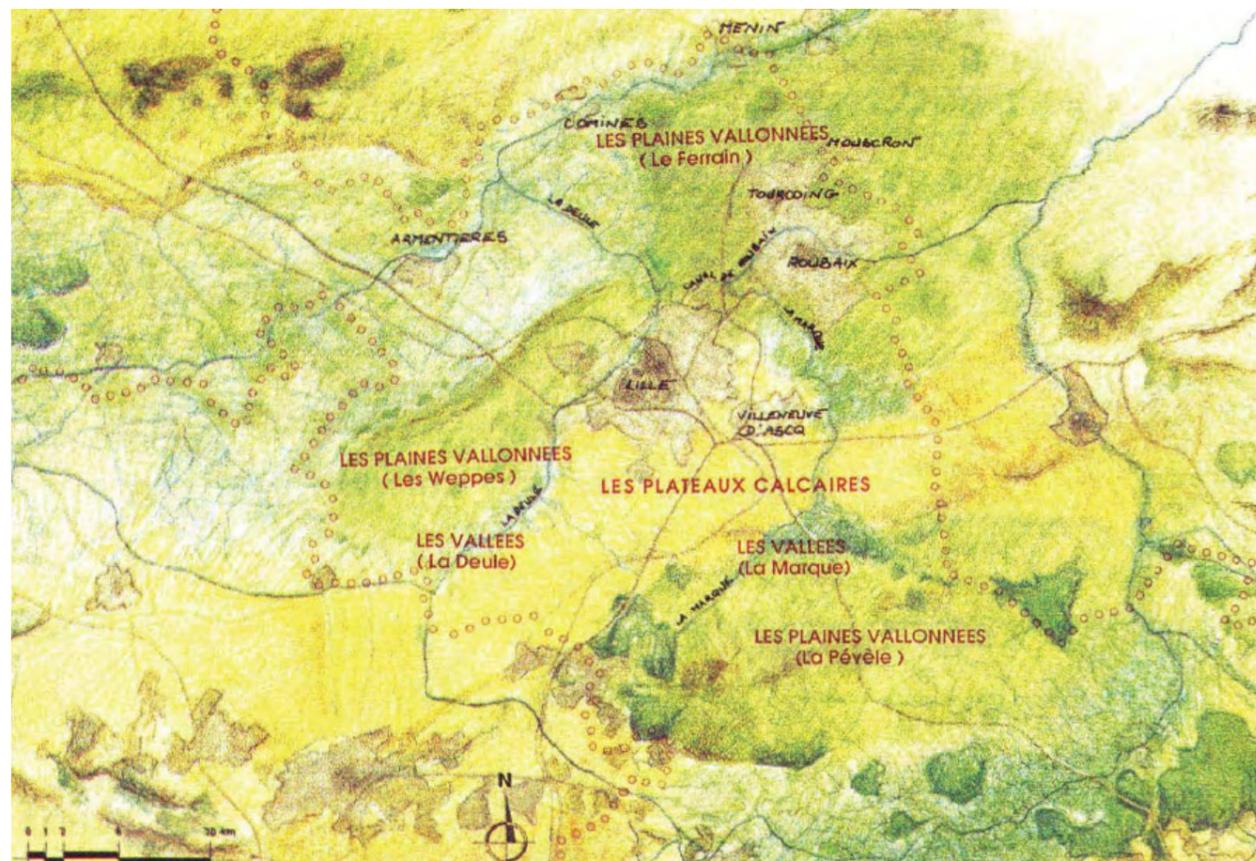
## Approche sectorielle des territoires traversés : Le pays Lillois

Le pays Lillois est complexe à analyser. En effet contrairement aux autres entités paysagères, il regroupe différents sous-ensembles agricoles entourés par le tissu urbain.

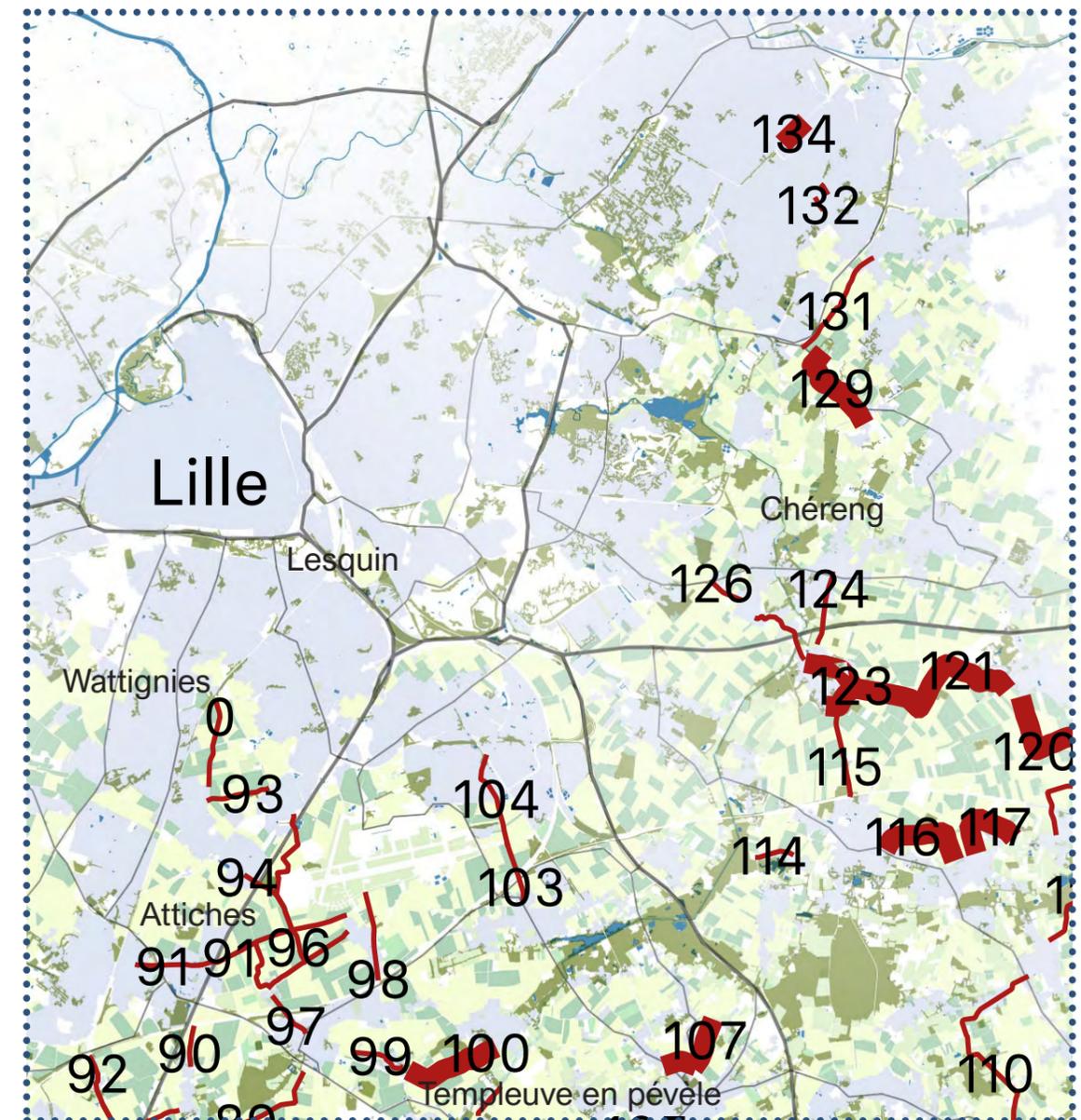
Ce plateau représente la frontière nord-est et la connexion vers la Belgique du Tournaisis, formant une série de plateaux caractérisés par des paysages ouverts. Son origine se situe près des collines d'Artois, aux environs de Béthune, s'étirant vers l'est jusqu'à la Gohelle, près de Lens, puis se dirigeant vers le sud-est en direction de l'Ostrevant et du Cambrésis.

Depuis plus de deux millénaires, la culture des céréales a façonné ce paysage. De Lens à Tournai, cette vaste étendue de campagne ouverte, où les champs s'étendent sans clôtures, où les arbres sont rares et les habitations regroupées, reflète les marques de la modernité : expansion urbaine, zones commerciales, autoroutes, aéroports, etc.

Le calcaire, extrait du sous-sol, est utilisé dans l'architecture religieuse et civile, offrant des contrastes saisissants avec les sites environnants. Bien que les carrières ne soient plus exploitées, le souvenir des « catiches » reste vivace, rappelant les risques d'éboulements.



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



Ce plateau se caractérise par de vastes étendues ouvertes, de grandes parcelles et des villages regroupés. À l'exception de la Marque, les zones humides et boisées ne sont présentes que pour délimiter les horizons du plateau.

Le paysage est défini par différents éléments paysagers :

- Chemins, sillons de labour et horizon boisé,
- Arbres isolés, pylônes et terrils,
- Villages regroupés et bosquets isolés,
- Relief du sol, parcelles cultivées.

Dans l'arrondissement de Lille, le plateau porte deux noms distincts, reflétant à la fois son histoire et ses variations paysagères : le Carembault au sud et le Mélantois aux abords de Lille.

## Approche sectorielle des territoires traversés : La pays Lillois

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, la Pévèle au sud-est et sont séparés par des vallées et un plateau. Encore une fois dans ces différentes entités, l'agriculture pré-domine.

### La Pévèle

Le paysage de la Pévèle se caractérise par une mosaïque variée où une trame centrale fine se mêle à des cellules plus grossières. Les grandes cultures dominent l'espace, formant une matrice homogène à grande échelle. Trois réseaux distincts de taches se détachent de cette matrice :

Les grands bois périphériques, formant une couronne qui marque probablement les limites des défrichements médiévaux. Ces bois, répartis de manière régulière, apportent une structure notable au paysage.

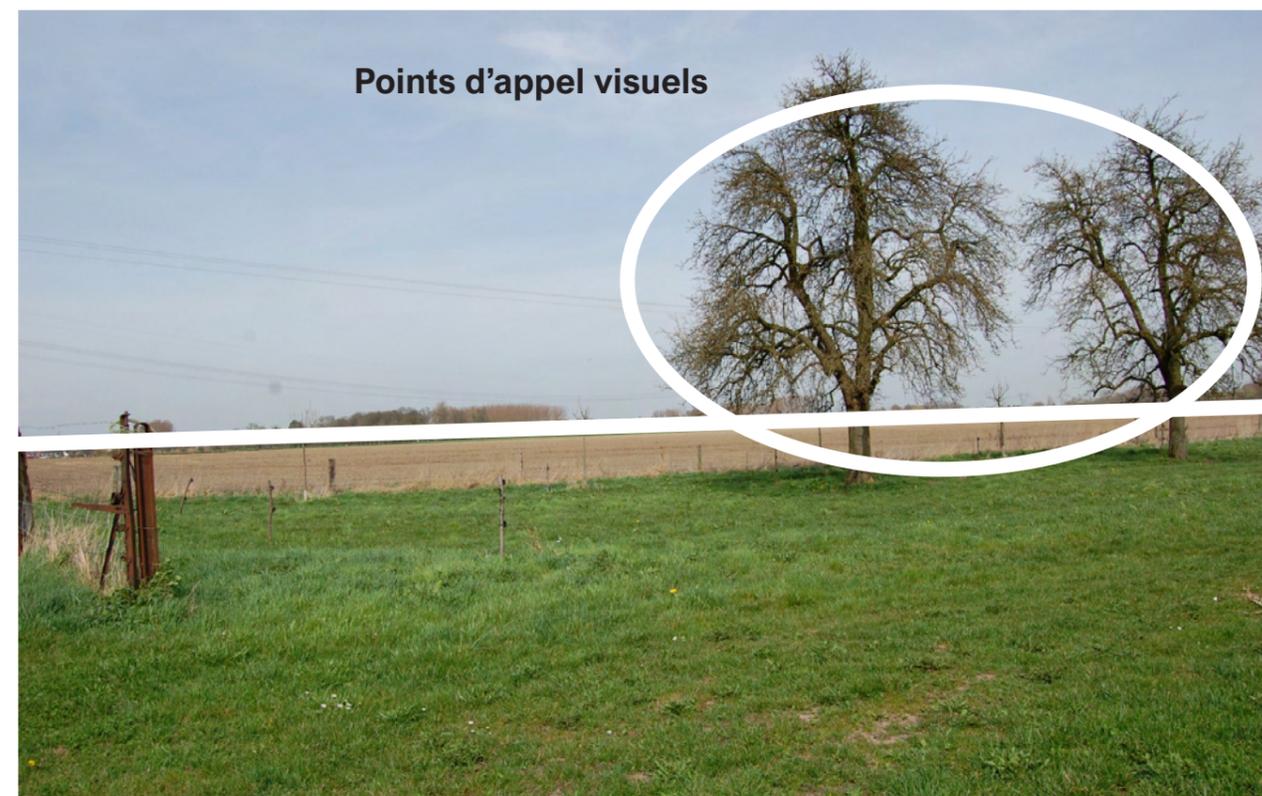
Les cellules urbaines, nombreuses et également bien réparties, souvent linéaires

ou en étoile. Elles fragmentent l'espace en petites unités, créant une structure alvéolaire due à l'absence de longues lignes droites dans le réseau routier.

Les espaces prairiaux et les vergers, bien que nombreux, sont de petite taille et dispersés de façon aléatoire, contrastant avec la régularité des autres éléments.

Malgré l'absence de corridors biologiques majeurs à cette échelle, le paysage présente des structures relais avec les bois périphériques, surtout en raison de la faible connectivité dans les régions voisines. La topographie varie, avec des reliefs plus marqués au sud-ouest, culminant à 100 m à Mons-en-Pévèle, et à l'est vers la frontière belge.

Les forêts de Phalempin et les bois de l'Abbaye Deprez marquent la limite sud-ouest, tandis qu'au sud-est, la transition vers la plaine de la Scarpe est plus subtile. La présence de l'eau devient plus perceptible, structurant progressivement le paysage, notamment par l'intermédiaire de peupleraies qui bordent les cours d'eau tels que la Marque et ses affluents, ajoutant une dimension supplémentaire à l'horizon visuel.



Paysage d'Ennevelin CAUE



Paysage de Mons en Pévèle

## Paysage de vallée



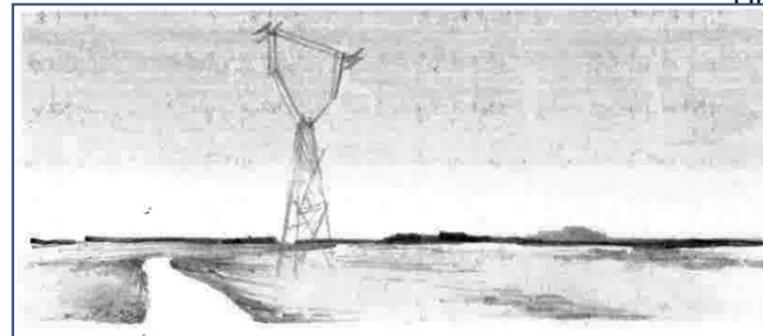
Depuis le secteur 84 Forêt de Phlempin

Le fin du parcours traverse les paysages de la métropole Lilloise. Plus précisément, les campagnes s'étendent au Sud de la métropole.

Le parcours alterne ainsi entre campagne et ville. Le paysage est marqué par la présence de nombreuses fermes isolées, d'industries, typiques de notre région.



Depuis le secteur 114 de Cysoing à Bourghelles



Depuis le secteur 85 Près de Phalempin à Attiches

Une pression urbaine se ressent sur certaines communes traversées, il s'agit alors d'un jeu de confrontation entre ville et campagne.

Le parcours s'achève dans la commune de Roubaix, une ville marquée par le XIX<sup>ème</sup> siècle et ses nombreuses industries associées aux filatures. Ce patrimoine industriel est indissociable de la course et met en avant les vestiges de notre passé.



Depuis le secteur 119 Wannehain

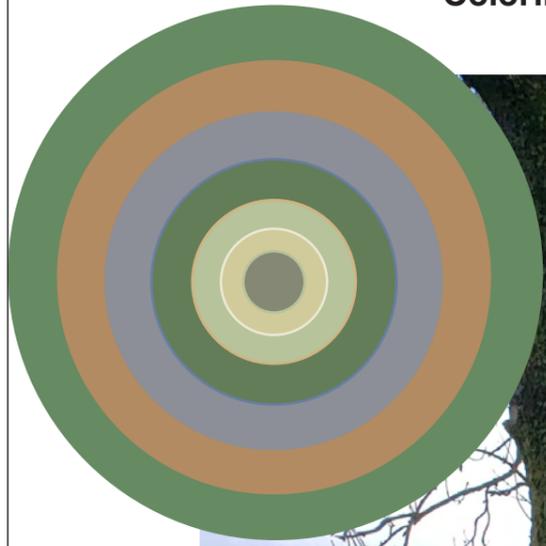


Depuis le secteur 89 Attiches



Depuis le secteur 98 Ennetières

# Colorimétrie des paysages



Extraits photographiques de certains secteurs



**Aperçu non exhaustif des secteurs pavés concernés :**



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'Épinette 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 pavés concernés :**



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

## A travers la campagne habitée



Illustrations de Matilde Bernet - paysagiste

# PAYSAGE

## III. CONSTRUCTIONS DIVERSES QUI JALONNENT LES SECTEURS PAVES



## A. Le vélodrome et ses douches

### Le parc des Sports

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 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.**

**De 1915 à 1918, pas de Paris-Roubaix en raison de la 1ère guerre mondiale.**

**De 1919 à 1921, arrivée de paris-Roubaix au stadium (à côté de l'Usine)**

**De 1922 à 1939, arrivée de paris-Roubaix avenue des villas (l'actuelle rue Gustave Delory)**

**1936, inauguration du vélodrome André Pétrieux**

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

**A partir de 1943 l'arrivée se fait au vélodrome André Pétrieux**

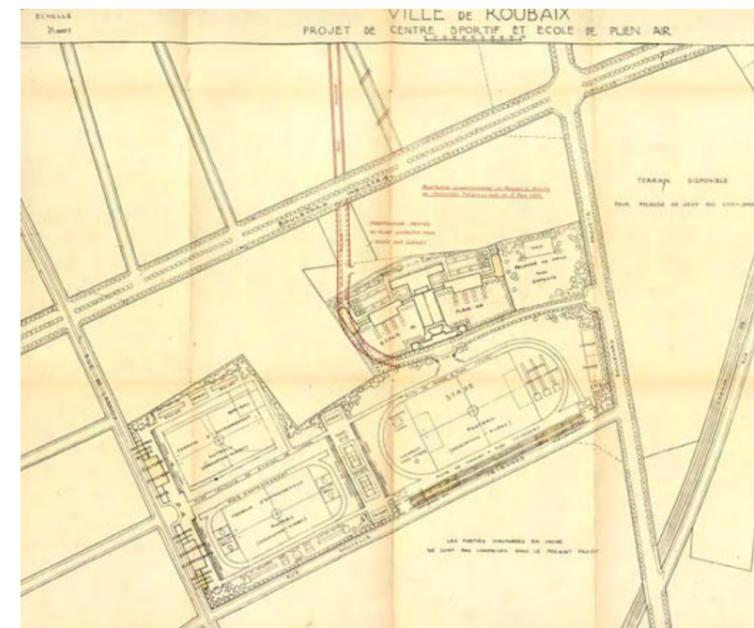
### Une Évolution Marquée par des Rénovations Continues

Le vélodrome André Pétrieux a connu plusieurs 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. 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 Paris-Roubaix, l'une des plus anciennes et prestigieuses courses cyclistes au monde. Depuis 1943 (de façon continue), 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 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 100e anniversaire, soulignant encore plus son importance historique et culturelle pour Roubaix.



Plan issue de la médiathèque de Roubaix- 1924



Plan du parc des sports actuel

## Les Douches : Un Rituel Unique de Paris-Roubaix

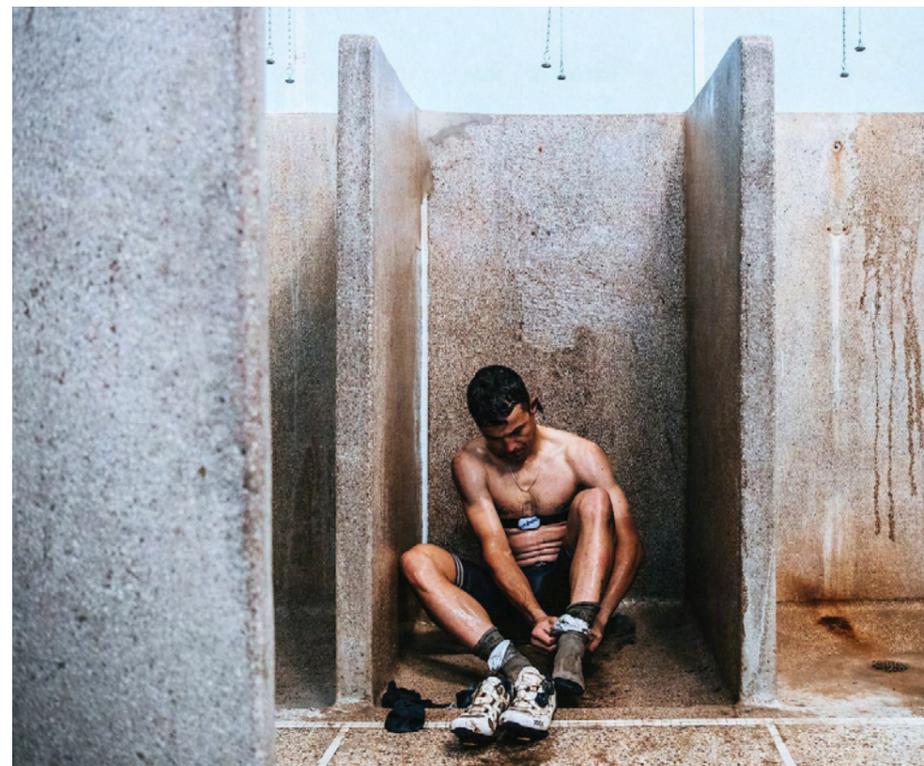
Les douches du vélodrome André Pétrieux sont également emblématiques et constituent un aspect unique de Paris-Roubaix. Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les coureurs se dirigent vers ces douches austères mais légendaires, un rite de passage qui marque la fin de leur épreuve. Ces douches, situées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



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



Crédit photo : Paris-Roubaix compte X



Photo issue du journal de Roubaix - 1930

## 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. 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.

## Préserver et Valoriser le Patrimoine Sportif

L'étude patrimoniale commandée par la ville de Roubaix et réalisée par Charlotte Duvernoy met en avant plusieurs recommandations pour la préservation et la valorisation du site. Il est essentiel de maintenir et restaurer les éléments historiques et architecturaux du parc et du vélodrome. Par exemple, la porte monumentale de la rue de Lannoy et l'entrée monumentale de la tribune sont identifiées comme des éléments à forte valeur patrimoniale. Les recommandations incluent

également l'adaptation des installations pour répondre aux besoins contemporains, tout en respectant le patrimoine existant. Encourager l'utilisation du site pour des événements sportifs et culturels renforcera son rôle dans la communauté. Des projets futurs, comme l'agrandissement des installations sportives et l'amélioration des infrastructures, sont envisagés pour maintenir et renforcer l'importance du parc dans la vie de Roubaix.

## Un Héritage Sportif et Urbain à Préserver

Le vélodrome André Pétrieux est un témoin précieux de l'évolution du sport et de l'urbanisme au XXe siècle. Sa préservation et adaptation continue sont essentielles pour maintenir son importance historique, sociale et économique dans la ville de Roubaix. Le patrimoine sportif et architectural du site, combiné à son rôle central dans des événements internationaux comme Paris-Roubaix, fait de ce parc un élément incontournable de l'identité roubaisienne.

*Ce résumé a été rédigé grâce à l'étude patrimoniale réalisée par Charlotte Duvernoy, architecte du patrimoine, le 25 juin 2024. Document joint en annexe.*

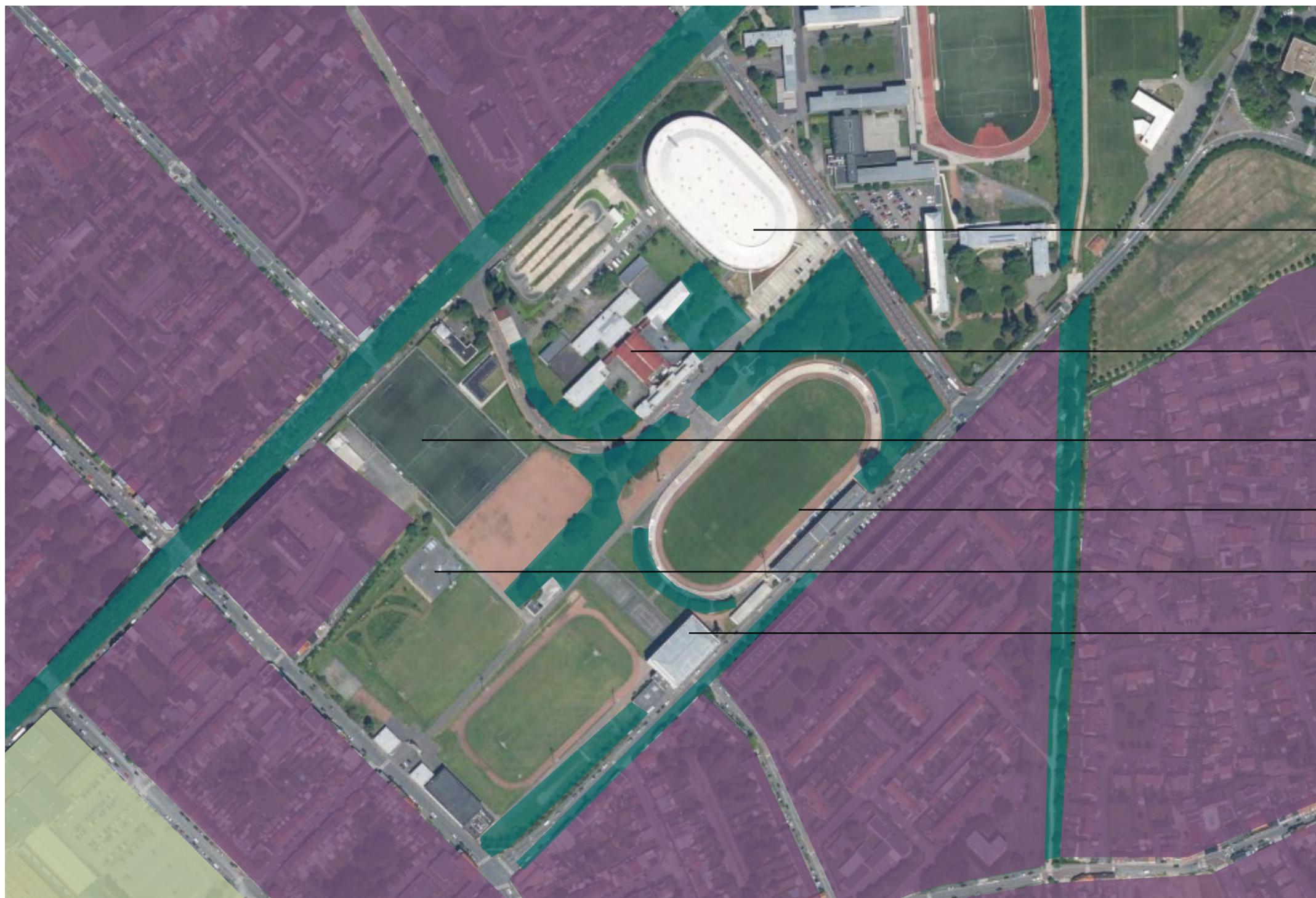


Crédit photo : JeanLuc - stock.adobe.com



Crédit photo : Roubaix tourisme

## Contexte paysager autour du vélodrome



Stab vélodrome

Vélo club de Roubaix

Stade de foot

Vélodrome André Pétrieux

Skatepark

Salle omnisport Pierre de Coubertin

Densité bâti qui ceinture la plaine des sports

Arbres d'alignement

Ensemble de commerces

Plan actuel de la plaine des sports





L'entrée du vélodrome André Pétrieux , photo personnelle



Crédit photo : James Startt



Les douches du vélodrome, , photo personnelle



Arrivée sur la piste, , photo personnelle

## B. 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 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.

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.



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

## Les édifices religieux



Viesly à Quievy



Saint Python

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. Voici quelques raisons courantes pour lesquelles on trouve ces édifices :

**Dévotion et protection** : Ces chapelles peuvent être construites en l'honneur d'un saint particulier ou d'une figure religieuse importante pour la communauté locale. Les voyageurs et les habitants peuvent s'arrêter pour prier ou demander protection et bénédiction lors de leurs déplacements.

**Sécurité routière** : Dans certaines régions, ces édifices sont érigés comme symboles de protection pour les voyageurs et les conducteurs. Ils sont souvent placés à des endroits dangereux ou accidentés, symbolisant la prière pour la sécurité des voyageurs.

**Historique et culturel** : Certains de ces édifices ont une longue histoire et sont devenus des symboles de l'identité culturelle d'une région. Ils peuvent être liés à des événements historiques ou à des légendes locales.

**Remerciement ou ex-voto**: Parfois, ces chapelles sont construites en guise de remerciement pour une faveur ou un miracle attribué à une intervention divine. Les personnes peuvent y déposer des ex-voto en signe de gratitude.

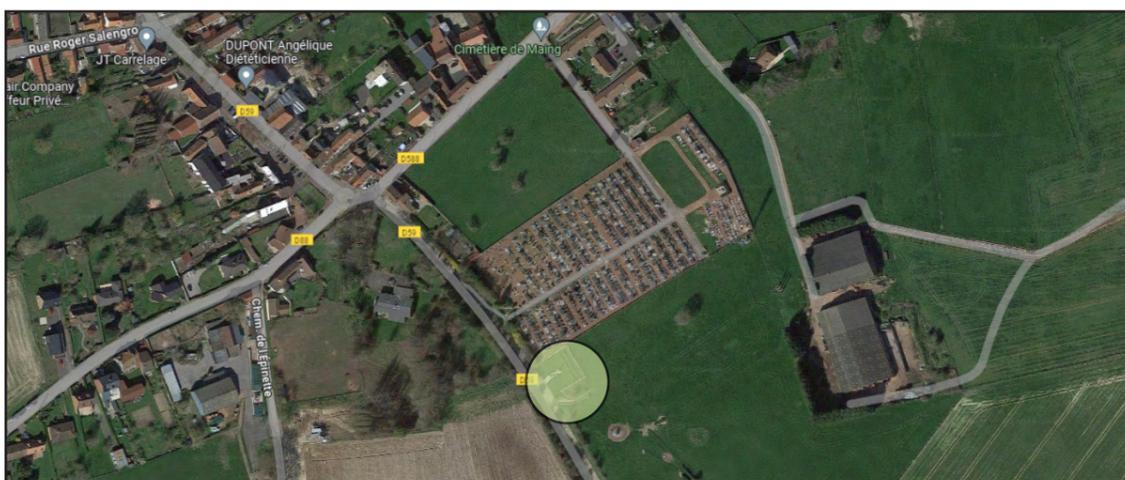
La présence de ces édifices religieux le long des routes de campagne témoigne d'une combinaison de facteurs religieux, culturels et historiques propres à chaque région.

## 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 Querénaing 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.



Quiévy 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.



## C. Les édifices en liens avec l'histoire agricole et minière

### Le moulin de Vertain



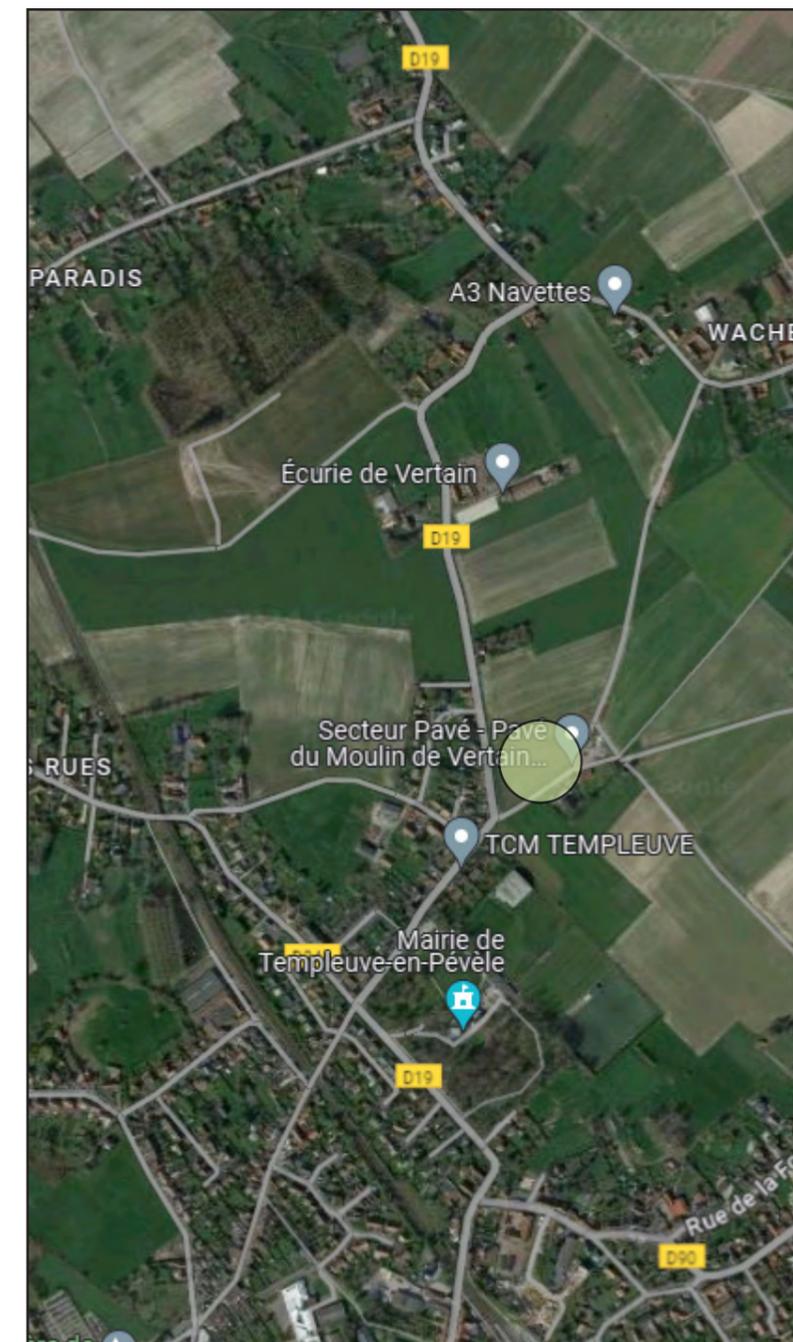
Son origine remonte au XVIII<sup>e</sup> siècle, époque où il avait pour fonction principale de moudre le grain pour la production de farine. En tant que moulin à vent, il était essentiel pour l'activité agricole locale, fournissant un service vital pour la communauté environnante.

Du point de vue architectural, le Moulin de Vertain présente un style typique des moulins à vent de la région, avec sa structure en briques rouges et son toit conique coiffé d'ailes. Il est le seul moulin visible depuis le parcours de Paris-Roubaix. Le moulin de Templeuve est une rareté, le seul de ce type subsistant au monde. Habituellement, dans le moulin-tour, seule la calotte (toit) tourne, les meules restant fixes au dernier étage. Ici la calotte est solidaire d'un corps de charpenterie s'encastrent à l'intérieur de la tour maçonnée et s'appuyant sur un pivot placé au centre de la construction reposant et tournant sur une crapaudine placée au rez-de-chaussée

Au fil des siècles, avec les progrès de la technologie et les changements dans les pratiques agricoles, la fonction des moulins à vent a décliné. De nombreux moulins ont été abandonnés ou convertis à d'autres fins. Cependant, certains ont été préservés comme témoins de l'histoire locale.

Aujourd'hui, le Moulin de Vertain à Templeuve est souvent préservé comme un site historique et architectural précieux. Certains moulins sont restaurés et ouverts au public en tant que musées ou attractions touristiques, offrant un aperçu fascinant du fonctionnement des moulins à vent et de leur importance dans la vie quotidienne des communautés rurales d'autrefois.

Quelle que soit sa fonction actuelle, le Moulin de Vertain continue de symboliser l'importance historique de la meunerie dans la région et de rappeler l'ingéniosité et le travail des générations passées.



Sur le secteur de Templeuve (Moulin de Vertain)

## Une architecture rurale



Ferme de Fontaine au Tertre



Ferme du Hamel à Haussy

Trois grandes familles de paysages architecturaux sont observables dans les villages ruraux de la Pévèle et de la plaine de la Scarpe. Le plus marquant reste celui de la cense, cette grosse et majestueuse ferme souvent isolée, vaisseau clos de hauts murs qui préservent l'intimité de la cour. Nombreuses sont les censes d'origine abbatiale. Malgré la sensation d'unité qui se dégage des bâtiments organisés autour d'une cour centrale, ces fermes sont nées sur plusieurs siècles, depuis le XII<sup>ème</sup> siècle jusqu'au XVIII<sup>ème</sup> siècle.

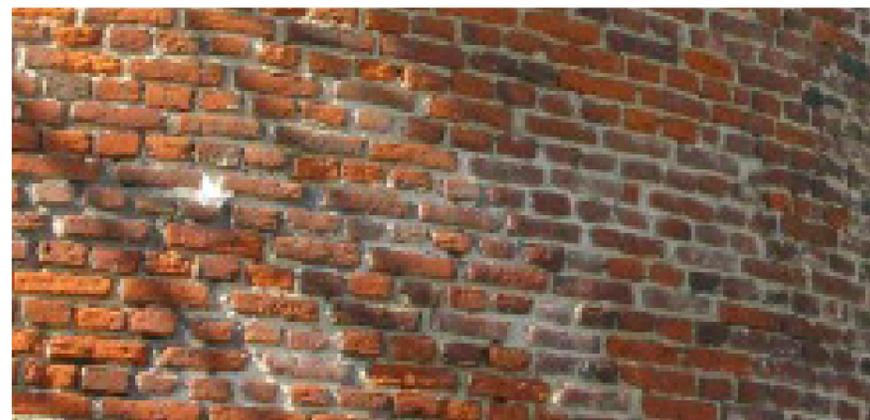
La Ferme de Fontaine au Tertre, localisée à Viesly, est un édifice historique dont l'origine remonte au XVIII<sup>ème</sup> siècle. À cette époque, elle jouait un rôle essentiel dans l'activité agricole locale en fournissant des produits alimentaires à la communauté environnante. Son architecture présente des caractéristiques typiques des fermes françaises de l'époque, avec des bâtiments en briques rouges et des toits en ardoise, organisés autour d'une cour centrale. Au fil du temps, avec les changements socio-économiques, la fonction de la ferme a évolué. Certaines ont été converties en résidences

privées, tandis que d'autres ont été préservées comme sites historiques ou transformées en musées. Aujourd'hui, la Ferme de Fontaine au Tertre continue de témoigner de l'importance de l'agriculture dans la région et de préserver l'histoire et le mode de vie rural traditionnel.

La Ferme de Fontaine au Tertre a un impact significatif sur le paysage environnant. Avec son architecture traditionnelle et ses structures bien entretenues, elle contribue à définir l'esthétique rurale de la région. Sa présence sur le parcours et dans le paysage rappelle l'importance historique de l'agriculture dans la région et crée une atmosphère de continuité avec le passé. En tant que repère visuel, la ferme est souvent considérée comme un élément emblématique du paysage local, offrant un lien tangible avec l'histoire et la culture de la communauté. Son intégration harmonieuse dans le paysage renforce également son rôle en tant que site historique et architectural précieux, enrichissant l'identité visuelle 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.

## Le site minier de Wallers-Arenberg



Site minier d'Arenberg

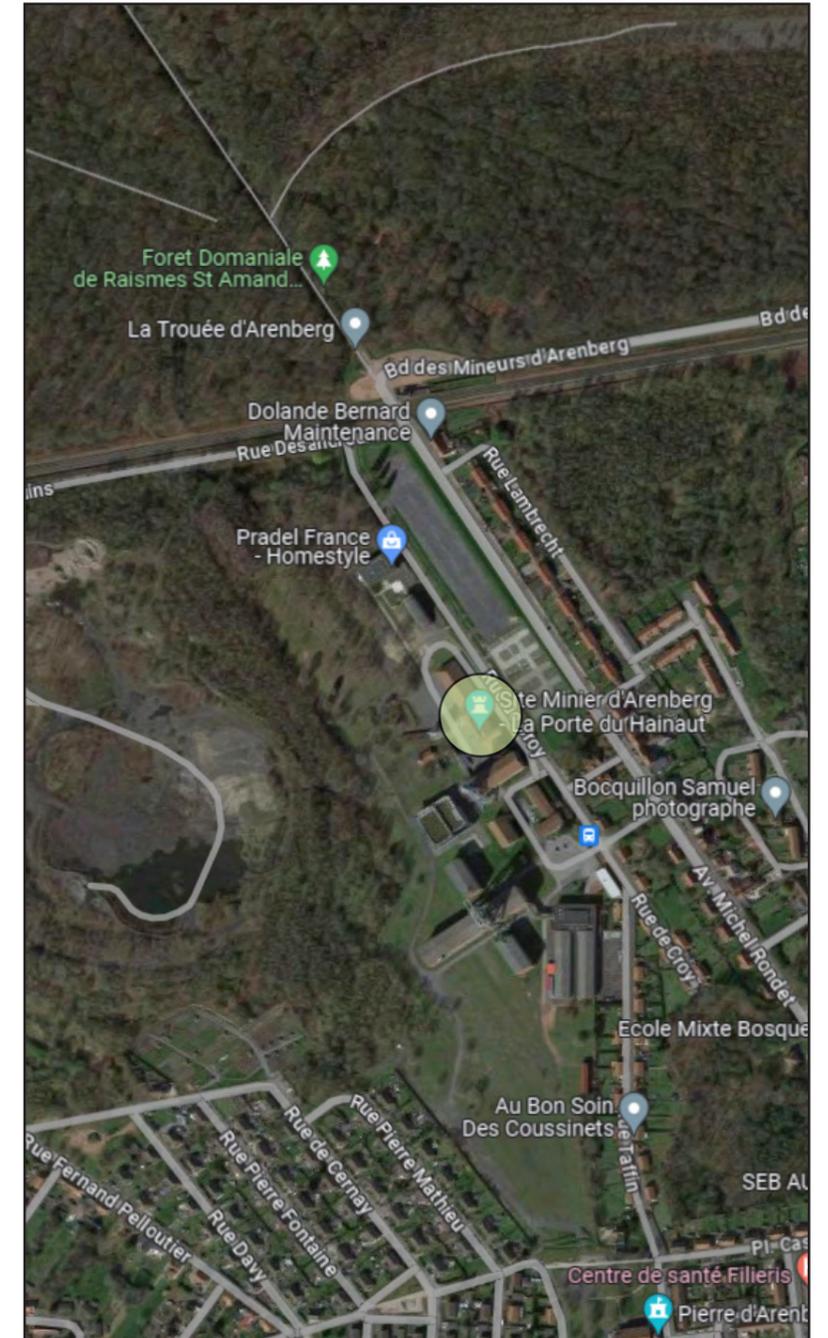


Ancien cavalier d'Arenberg

Au XIXe siècle, la région était le cœur de l'industrie minière, avec de nombreuses mines de charbon en activité. Ces mines étaient essentielles pour l'économie locale, fournissant du travail à des milliers de mineurs et contribuant à la prospérité de la région. Le site minier se caractérise par ses terrils, monticules de déchets miniers résultant de l'extraction du charbon. Ces terrils sont des témoins visibles de l'activité minière passée et constituent aujourd'hui des éléments distinctifs du paysage local.

En parallèle au site minier, la voie ferrée qui passe au-dessus de la trouée d'Arenberg est un autre élément important de l'histoire industrielle de la région. Cette voie ferrée servait initialement au transport du charbon extrait des mines vers les sites de traitement et les centres de distribution. Son architecture, souvent composée de ponts en acier et de viaducs, reflète les avancées technologiques de l'époque et témoigne de l'importance du transport ferroviaire dans l'industrie minière.

Les studios de cinéma installés sur le site minier bénéficient de décors naturels uniques, avec les terrils et les structures industrielles comme toile de fond pour de nombreuses productions cinématographiques. De même, les espaces rénovés ont été utilisés comme décors pour des tournages de films et de séries télévisées, contribuant ainsi à faire revivre l'histoire industrielle de la région à travers l'art cinématographique. Le site minier offre également une nouvelle perspective sur l'histoire industrielle de la région, en transformant les vestiges du passé en moteurs de développement économique et culturel pour l'avenir.



A proximité de la Trouée d'Arenberg

## Le Pont Gibus



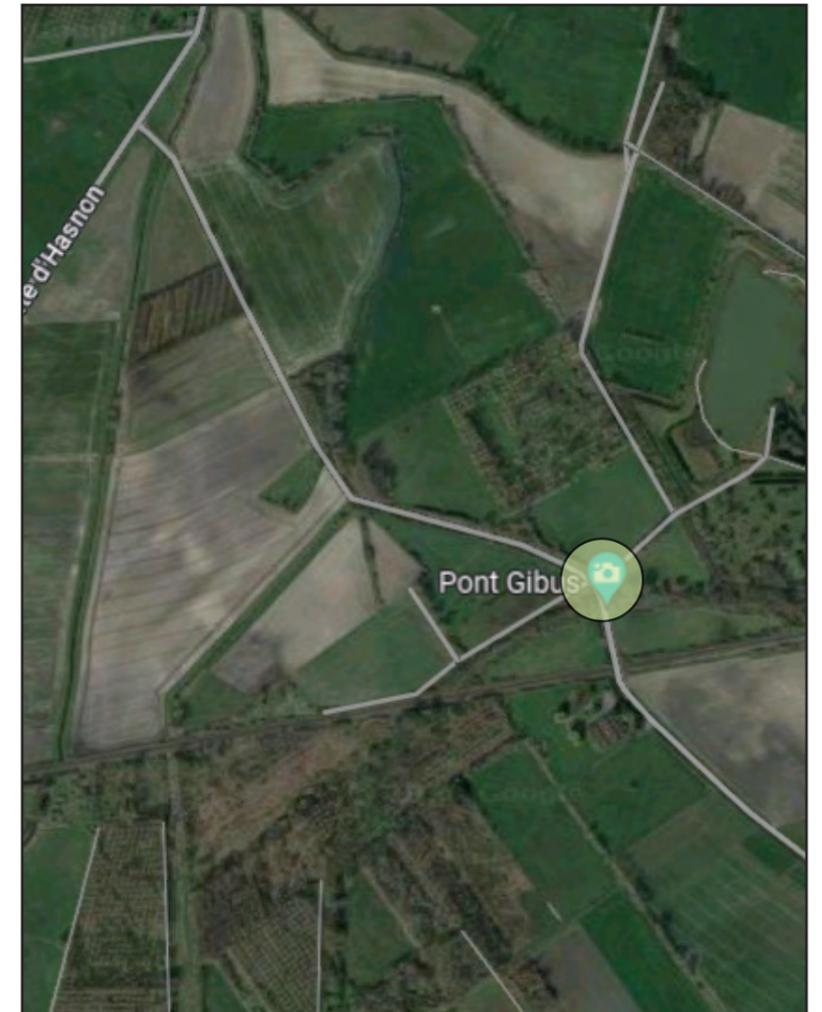
Le pont Gibus est un ouvrage d'art en brique à chaînage d'angle en pierre. Cet ancien pont ferroviaire faisait partie de la treille minière et servait au transport du charbon. Le tablier a disparu, et il ne reste désormais que les deux piles maçonnées ceinturant l'axe pavé emprunté par la course du Paris-Roubaix (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.

*« 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*



Sur le secteur pavé de Wallers à Hellesmes

*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.*

# PAYSAGE

## IV. INVENTAIRE DE LA SIGNALÉTIQUE, DES MÉMORIAUX ET DES OEUVRES, RELATIFS À LA COURSE



## Les bornes

Les bornes, également appelées "bouchons", sont des signalétiques distinctives utilisées pour marquer les secteurs pavés emblématiques de la course 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.

Leur couleur vive 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.

En résumé, les bornes sont des éléments emblématiques de la course Paris-Roubaix, utilisés pour annoncer les secteurs pavés légendaires de l'épreuve. Leur présence le long du parcours contribue à l'expérience unique de cette course mythique, tout en guidant efficacement les coureurs à travers les tronçons les plus exigeants de l'Enfer du Nord.

Néanmoins, tous les secteurs ne semblent pas avoir des bornes identiques.

## Les mémoriaux

Il existe un nombre important d'installations implantées le long du parcours, pour rendre hommage à des athlètes, ou simplement pour glorifier la course et ses coureurs.

Nous retrouvons des stèles avec des plaques gravées et parfois accompagnées de végétal, ou encore de piquets commémoratifs.



Haveluy à Wallers



Bourghelles à wannehain



Hornaing à Wandignies



Auchy à Bersée



Saint Python



Beuvry à Orchies

## Œuvres en hommage au Paris-Roubaix



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



Renaud Masquelier, Sculpture à Willems



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



Vélodrome de Roubaix



Sculpture de vélos géants à Haveluy

# CONCLUSION



## CONCLUSION

Le Paris-Roubaix, souvent surnommé « L'Enfer du Nord », n'est pas simplement une course cycliste ; c'est un événement emblématique profondément enraciné dans l'histoire et la culture du nord de la France. Cette course cycliste est l'une des plus anciennes, elle est devenue une véritable institution dans le monde du sport.

La course Paris-Roubaix traverse des paysages variés. Les célèbres secteurs pavés sont des vestiges tangibles de l'ère industrielle, rappelant l'époque où le Nord de la France était un centre industriel majeur. Ces pavés, usés par le temps et imprégnés d'une riche histoire, sont des témoins matériels de l'importance économique passée de la région. Leur préservation est un enjeu majeur afin de conserver cette mémoire historique et de rendre hommage aux champions cyclistes qui ont marqué cette discipline.

Le Paris-Roubaix attire chaque année des milliers de spectateurs et de touristes, générant des retombées économiques significatives pour les territoires traversés. De nombreux cyclistes amateurs viennent de partout pour parcourir les mythiques secteurs pavés, renforçant ainsi l'attractivité touristique de la région tout au long de l'année.

L'évolution du tracé de Paris-Roubaix a suivi les avancées techniques de l'époque industrielle. Avec l'optimisation des transports, de nombreuses routes ont été macadamisées, ce qui a poussé les organisateurs à rechercher de nouveaux secteurs pavés, principalement vers l'est du territoire. Depuis 1968, le tracé est relativement fidèle à celui que nous connaissons aujourd'hui, traversant le Valenciennois, le Cambrésis, la Plaine de la Scarpe, la Pévèle et le Pays Lillois. Toutefois, une certaine flexibilité demeure dans le choix des secteurs pour chaque édition, bien que certains tronçons soient incontournables chaque année, tels que le Carrefour de l'Arbre, la Trouée d'Arenberg ou encore Mons-en-Pévèle.

Néanmoins, une forte pression subsiste quant à la macadamisation de certains secteurs pavés, menaçant leur existence et, par conséquent, la continuité de la course dans sa forme actuelle. Si ces secteurs venaient à disparaître, Paris-Roubaix pourrait perdre une partie de son caractère unique et ne plus offrir le nombre de kilomètres pavés nécessaires pour maintenir son statut de légende.

Le classement des tracés en tant que patrimoine historique offrirait une protection juridique, garantissant la préservation pérenne de ces pavés face aux aménagements potentiels. Des initiatives locales, comme celles des Amis de Paris-Roubaix, montrent une volonté de préserver ces éléments emblématiques, mais un soutien plus formel et structuré est nécessaire.

Cette étude a pour objectif de démontrer l'intérêt de cette procédure de classement. En identifiant et en documentant les aspects historiques, culturels et paysagers des tracés de Paris-Roubaix, elle prouve leur valeur patrimoniale et la nécessité de leur préservation. La phase 2 de cette étude consistera à élaborer une proposition de périmètre de classement, définissant précisément les secteurs de pavés à protéger, en tenant compte essentiellement de leur état de conservation.

Le Paris-Roubaix n'est pas simplement une course ; c'est un monument vivant qui raconte une histoire riche et inspirante.

La course Paris-Roubaix et ses pavés forment un bien culturel en série, une « collection » d'éléments discontinus où chaque tronçon contribue à la valeur de l'ensemble en lui apportant une part de signification. Seul cet ensemble, en tant que tel, justifie son intérêt.

Le Paris-Roubaix constitue donc un rêve actif, rassemblant une multitude d'acteurs tout en renouvelant chaque année l'intérêt sportif et en mettant en lumière le patrimoine mémoriel associé à cette course légendaire.





**Liste des 134 secteurs pavés empruntés par le Paris-Roubaix depuis 1968**

Numéro des secteurs pavés étudiés dans la phase 1	Numéro des secteurs pavés retenus pour le classement	Dénomination	Longueur	Commune traversée	Voie	Propriétaire	Protections existantes (site classé ou site inscrit)	Nature de la voie	État des pavés 1. Pavé 2. Pavé avec quelques rustines 3. Pavé partiellement recouvert 4. Pavé totalement recouvert mais toujours présent dessous 5. Secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous 6. Secteur devenu bitumé sans pavé en dessous 7. Secteur disparu 8. Petits pavés 9. Cul de sac 10. Introuvable	Repérage dégradations (les éventuels problèmes de gestion ou les conflits d'usage existants ou probables en lien avec d'éventuels aménagements envisagés)	Difficulté nombre étoile (1 à 5)	OCCURRENCE	Dernière année d'utilisation	Pérennité du secteur pavé : oui ou non (si non indiquer le projet envisagé, incompatible avec le secteur pavé)	Faits marquants historiques liés à la course	Imaginaire collectif autour de la course	Intérêt sportif
1	P.1	Troisvilles à Inchy	1750	Inchy, Troisvilles	Rue Jean Stablinski, Rue de Neuville	Inchy, Troisvilles		Pavé	1 (pavé)		3	37	2024	Oui	premier secteur pavé avec le café François		
2	P.4	Viesly à Quiévy	1785	Quiévy, Viesly	Rue de Quiévy	Quiévy, Viesly		Pavé	1 (pavé)		3	45	2024				
3	P.6	Quiévy à Saint-Python (Fontaine au Tertre)	3400	Quiévy, Saint-Hilaire-lez-Cambrai, Viesly	D113B (rue de Valenciennes), D134	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)	Présence d'une rustine	4	46	2024				
4	P.3	Viesly à Briastre	3020	Briastre	Chemin du Cateau, rue Paul Doumer	Briastre, Viesly		Pavé	1 (pavé)			7	2024	Oui	Arrêt cardiaque du coureur cycliste Michael GOOLAERTS en 2018. Suite à son décès, nous avons appelé ce chemin le chemin Michaël GOOLAERTS.	Le décès de ce jeune coureur est un symbole fort pour la commune	
5		Viesly (centre)		Viesly	Rue Brûlée ?	Viesly		Pavé	8 (secteur petit pavé)			12	1984				
6	P.5	Briastre à Solesmes (rue de Forest)	830	Briastre	Rue du Forest	Briastre		Pavé	1 (pavé)			4	2017	oui		Une manifestation pour la commune importante, attractive et populaire	
7		Neuvilly (centre)		Neuvilly	???	Neuvilly			6 (secteur devenu bitumé avec sans pavé en dessous)			9	1981				
8	P.2	Neuvilly à Inchy	2730	Neuvilly	Rue de Neuville ?	Neuvilly		Pavé	2 (pavé avec quelques rustines)	Très enherbé avec plusieurs endroits recouverts de terre.		12	1984				
9	P.7	Saint-Python	1500	Quiévy, Saint-Python	Chemin Nungesser	Quiévy, Saint-Python		Pavé	1 (pavé)		2	43	2023	Oui	secteur baptisé Edouard Delberghe en 2015	Présence de notre géante au cœur de la commune	
10		Saint-Python (centre) N342		Saint-Python	D942 (rue Joffre, anciennement N342) ?	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			4	1977				
11		Saint-Python N355 depuis car. VO-N035		Saint-Python	D955 (anciennement N355)	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			4	1972				
12	P.8	Saint-Hilaire à Saint-Vaast	1450	Saint-Hilaire-lez-Cambrai	D113B (rue Emile Zola), D134	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)	secteur recouvert de terre sur une partie		1	2018				
13	P.9	Haussy	740	Haussy	Secteur pavé d'Haussy	Haussy		Pavé	1 (pavé)		2	12	2022				
14		Haussy (centre) vers Montrécourt		Haussy	D953 (rue Roger Salengro) ?	Haussy		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			3	1970				
15		Solesmes (côte pavée du Calvaire N358)		Solesmes	N358 (devenue D958) (car. N358-N355 à car. N358-N342)	Solesmes		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			6	1973				
16		Montrécourt à Saulzoir N355		Montrécourt, Saulzoir	N355 (devenu D955)	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			3	1970				
17	P.14	Saulzoir à Verchain-Maugré	1200	Saulzoir	Non nommée	Saulzoir		Pavé	1 (pavé)		2	26	2022				
18	P.11	Salesches à Escarmain	1500	Escarmain	Rue de Salesches	Escarmain		Pavé	2 (pavé avec quelques rustines)			3	2005				

19	P.12	Escarmain	530	Escarmain	Chemin de Cambrai ?	Escarmain		Pavé	1 (pavé)			2	1986				
20	P.10	Vertain à Saint-Martin-sur-Ecaillon	2350	Saint-Martin-sur-Ecaillon, vertain	Branche d'Enfer	Saint-Martin-sur-Ecaillon, Vertain		Pavé	1 (pavé)		3	22	2024	Oui	Rien à signaler.	Des pavés de ce secteur proviendraient d'une carrière de grès qui se situait à St-Martin	
21	P.13	Capelle à Ruesnes	1200	Capelle sur ecaillon	Non nommée (chemin Prés de la Flaque)	Capelle sur ecaillon		Pavé	1 (pavé)	la commune de 150 habitants souhaite que ce secteur soit classé. Mais n'a pas les moyens de retirer le bitume qui recouvre environ 500m de linéaire sur la moitié de la route. Si secteur retenu, devra figurer en priorité dans le programme d'intervention des APRx	3	11	2024	Oui			présence d'une côté
22	P.21	Famars	720	Famars	Rue de Feleine	Famars		Pavé	2 (pavé avec quelques rustines)	rue de Feleine très pittoresque. Mais pas mal de rustines terre, cailloux et de bitume à résorber		5	2012				
23	P.20	Quérénaing à Famars	1170	Artres, Famars	Rue de Bermerain	Artres, Famars		Pavé	1 (pavé)	Voie en cuvette donc problème de stagnation de l'eau. Terre présente sur la voie		3	2012				
24	P.17	Artres à Quérénaing	1280	Artres, Quérénaing	D59 (rue du Tapage)	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)		2	30	2024				
25		Artres (centre)		Artres	D59 (rue du Tapage, rue de la République)	Artres		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			1	1968				
26		Artres à Préseau (pavés recouverts) D59		Préseau	D59 (rue du Dr Roux)	Département du Nord		Pavé	4. Pavé totalement recouvert mais toujours présent dessous	grosse portion de bitume sur les pavés		12	2005				
27		Artres à Aulnoy (D100)		Artres, Aulnoy, Famars	D100 (route d'Artres)	Département du Nord et Famars		Pavé	4. Pavé totalement recouvert mais toujours présent dessous	grosse portion de bitume sur les pavés		16	1984				
28		Préseau à Famars	3800	Famars, Préseau, Aulnoy-lez-Valenciennes	Chemin des Postes, Rue de Préseau	Famars, Préseau, Aulnoy-lez-Valenciennes		Pavé	3 (pavé partiellement recouvert)	Présence de terre et de cailloux, quelques rustines, problème de stagnation d'eau et dépôt de gravats. 200m complètement recouvert.		9	1995				
29		Préseau à Aulnoy-lez-Valenciennes	2500	Famars, Préseau, Aulnoy-lez-Valenciennes	Rue de Préseau	Famars, Préseau, Aulnoy-lez-Valenciennes		Pavé	3 (pavé partiellement recouvert)	Recouvert de terre et de cailloux, la fin du secteur est recouvert de macadam à hauteur de 50%.		2	1986				
30		Rue de Villars (en côte)		Saint-Martin-sur-Ecaillon	Rue Villars	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			4	1988				
31		Verchain-Maugré D40		Verchain	D40	Département du Nord			10 (introuvable)			2	1972				
32		Verchain-Maugré		Verchain-Maugré	???	Verchain-Maugré			10 (introuvable)			6	1976				
33	P.16	Verchain-Maugré à Quérénaing	1630	Quérénaing, Sommaing	Rue des Cailloux, rue de Verchain	Quérénaing, Sommaing		Pavé	1 (pavé)	Une partie du secteur est recouvert de macadam (niveau 5) mais les 3/4 du secteur reste en pavé et d'un seul tenant	3	47	2023				
34		Vendegies-sur-Ecaillon centre (N358)		Vendegies-sur-Ecaillon	N358 (devenue D958)	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			3	1974				
35	P.19	Quérénaing à Maing	2520	Maing, Quérénaing	D59 (rue de Maing)	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)		3	27	2024				
36	P.18	Maing à Monchaux-sur-Ecaillon	1580	Maing, Monchaux-sur-Ecaillon	D88 (chemin de Monchaux)	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)		3	23	2024				
37	P.22	Saint-Saulve : Chemin de Saultain	1220	Marly, Saint-Saulve	Chemin de Saultain	Marly, Département du Nord		Pavé	1 (pavé)			2	2000				
38	P.15	Haspres	1800	Haspres	Rue de Thiant	Haspres		Pavé	1 (pavé)		3	5	2023				
39	P.24	Haveluy à Wallers	1500	Haveluy, Wallers	Chemin d'Hélesmes, Sentier d'Escaudain	Haveluy, Wallers		Pavé	1 (pavé)	Recrudescence de dépôts sauvages (notamment amiantés) - Conflit d'usage avec les engins agricoles - Problème d'évacuation des eaux	4	22	2024	Oui			
40	P.23	Haveluy à Helesmes	1520	Haveluy, Wallers	Chemin d'Hélesmes	Haveluy, Wallers		Pavé	1 (pavé)			1	2005				
41		Valenciennes		Valenciennes	?	Valenciennes			10 (introuvable)	Traversée d'agglomération - très probablement bitumée		3	1972				
42	P.25	Trouée d'Arenberg	2280	Wallers	Drève des Boules d'Hérin	État	trouée d'Arenberg classé en 1993	Pavé	1 (pavé)	Écopâturage pour traiter l'enherbement	5	46	2024	Oui			

43	P.26	Wallers à Hélesmes (Pont Gibus)	1620	Wallers	Chemin de Saint-Amand à Wallers	Wallers		Pavé	1 (pavé)	Recrudescence de dépôts sauvages (notamment amiantés) - Conflit d'usage avec les engins agricoles. Macadam sur 3 ponts	3	44	2024	Oui			
44		D30		Wallers	D955	Département du Nord			10 (introuvable)			5	1979				
45		Wallers D40		Wallers	D40	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			1	1974				
46		Hasnon (rue des Prés Barres)		Hasnon	Route des Prés Barrés	Hasnon		Pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent dessous)			7	1974				
47		Hasnon (rue Edouard Vaillant)		Hasnon	Rue Edouard Vaillant	Hasnon		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			3	1970				
48		Hasnon (rue Victor Renard)		Hasnon	Rue Victor Renard	Hasnon		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			1	1968				
49		Hasnon à Warlaing D99-D81		Hasnon, Wandignies-Hamage	D99, D81	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			12	1982				
50	P.29	Millonfosse à Bousignies	1330	Bousignies, Millonfosse	Rue du Bois Delpierre	Bousignies, Millonfosse		Pavé	1 (pavé)	Secteur très enherbé, fossé de chaque côté de la voie pour gérer les eaux.		2	2012				
51	P.27	Hornaing à Wandignies-Hamage (secteur John Degenkolb)	2900	Erre, Hornaing, Wandignies-Hamage	D130 (rue Robert Planchon, route de Wandignies), D343 (rue Georges Dhenaut)	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)		4	39	2024				
52		Carrefour D99-299 à Wandignies-Hamage via D299		Wandignies-Hamage	D99, D299	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			3	1979				
53		Marchiennes		Marchiennes	D957 (rue du Faubourg de Lille, rue Nouvelle de Lille)	Marchiennes		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			12	1979				
54		Marchiennes à Bouvignies		Bouvignies, Marchiennes	D30, N357 (devenue D957)	Bouvignies, Marchiennes		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1968				
55		Bouvignies (Rue des Jardins et des Marais)		Bouvignies, Marchiennes	Rue des Jardins, rue des Marais	Bouvignies, Marchiennes		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous)			11	1979				
56		Bouvignies (sortie D30)		Bouvignies	D30	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			12	1979				
57		Le Fromet		Coutiches	D30 ?	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			7	1977				
58		Le Molinel à Coutiches		Coutiches	D30 (non pavé depuis longtemps)	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			3	1970				
59	P.28	Warlaing à Brillon	2490	Brillon, Tilloy-lez-Marchiennes, Warlaing	D81	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)	secteur partiellement refait reste 400 m à réparer, quelques rustines en macadam pour la sécurité des véhicules)chemin agricole très utilisé (Beteraves, Pommes de terre, lait)	3	43	2024	Oui			
60		Warlaing à Marchiennes		Marchiennes, Warlaing	D99	Marchiennes, Warlaing		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			7	1974				
61		Tilloy		Tilloy	non identifiable	Tilloy			10 (introuvable)	probablement refaite en bitume		2	1981				

62	P.30	Tilloy à Sars-et-Rosières	2350	Beuvry-la-Forêt, Sars-et-Rosières, Tilloy-lez-Marchiennes	D158b	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)	en bon état général, route peu utilisée	4	44	2024	Oui			
63	P.31	Beuvry-la-Forêt à Orchies (pavé Marc Madiot)	1380	Beuvry-la-Forêt, Orchies	Beuvry-la-Forêt, Tilloy-lez-Marchiennes, Sars-et-Rosières	Beuvry-la-Forêt, Orchies		Pavé	1 (pavé)		3	17	2024				
64	P.32	Orchies	1730	Orchies	Carrière Dorée, chemin des Abattoirs	Orchies		Pavé	1 (pavé)		3	45	2024				
65	P.33	Auchy-lez-Orchies à Bersée (pavé du Nouveau monde, pavé du Bar, pavé de Metz)	1410	Auchy-lez-Orchies, Bersée, Cappelle-en-Pévèle	Rue du Nouveau Monde, voie de Metz	Auchy-lez-Orchies, Bersée, Cappelle-en-Pévèle		Pavé	1 (pavé)		4	41	2024	oui - absence de projet d'aménagement			réel - secteur spectaculaire propice aux attaques
66	P.34	Auchy-lez-Orchies (pavé du Bar, pavé de Metz)	400	Auchy-lez-Orchies, Capelle-en-Pévèle	Voie de Metz	Auchy-lez-Orchies, Capelle-en-Pévèle		Pavé	1 (pavé)			3	2008				
67		(La Broderie) Rue du Riez		Coutiches	Route du Riez	Coutiches		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			1	1977				
68		(La Broderie) Rue de la potence et rue de la Justice (et rue de la Ricarderie pour 1968-1976)		Bersée	Rue de la potence, Rue de la Justice, Rue de la Ricarderie	Bersée		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			11	1979	non, secteur non pavé en environnement urbain			
69		Château d'Argérie à Wattines		Bersée	Rue du Bougeon, rue d'Argérie	Bersée		Pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)	confirmation APRx - ternaie assez compact sur 500 m en jonction avec le pavé du nouveau monde' et le château d'Argerie - pavés parfois apparents		10	1977	non, secteur en partie non pavé en environnement urbain			
70		Wattines (rue de Wattines)		Bersée	Rue de Wattines	Bersée		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			6	1977	non, secteur non pavé en environnement urbain			
71		Wattines au Molpas		Bersée, Mérignies	Rue de la Poissonerie, rue Henri Brunaux	Bersée, Mérignies		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			9	1976	non, secteur non pavé			
72				Mérignies	N353 (devenue D917 ???)	Département du Nord		Non pavé	7 (secteur disparu : intégré au golf de Mérignies)			9	1976				
73		Wattines (rue Desprez Florimond)		Cappelle-en-Pévèle	D127, rue Desprez Florimond	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1977				
74	P.35	La Coquerie	430	Templeuve-en-Pévèle, Nomain	Rue de la Coquerie	Templeuve-en-Pévèle, Nomain		Pavé	1 (pavé)	Secteur très enherbé, 550m de long		1	1977				
75		Capelle		Cappelle-en-Pévèle	Rue du général de Gaulle	Cappelle-en-Pévèle		Pavé (hors classement)	8 (secteur petit pavé)			1	1973				
76		Saméon à Aix-en-Pévèle		Saméon, Aix-en-Pévèle	D127 (route de Saméon)	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1977				
77		Aix-en-Pévèle à Planard		Aix-en-Pévèle, Mouchin	D126 (rue Sadi Carnot, rue Paul Allégot)	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1977				
78		Mouchin D955		Mouchin	D955 (rue de Saint-Amand)	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1977				
79		Mouchin (centre)		Mouchin	D955 (rue de Saint-Amand)	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1977				
80		Mouchin à Nomain		Mouchin, Nomain	D938 (route de Douai)	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1977				
81	P.36	Mons-en-Pévèle (cimetière)	300	Mons-en-Pévèle	Rue du Cimetière	Mons-en-Pévèle		Pavé	1 (pavé)	Très bon état, secteur qu'il longe le mur du cimetière		4	2000				

82	P.37	Mons-en-Pévèle	2980	Mons-en-Pévèle	Pavé du Blocus, Pavé de la Croix Rouge (1100 m), Chemin de la Croix Blanche	Mons-en-Pévèle		Pavé	1 (pavé)		5	45	2024				
83	P.38	Mérignies à Avelin (Rue de la Rosée)	640	Avelin, Mérignies	Rue de la Rosée	Avelin, Mérignies		Pavé	1 (pavé)	pavé relativement en bon état, travaux de réfection réalisés en 2015 par la commune, Mr Doucier souhaitant refaire 80 mètres juste à l'entrée du secteur sur Mérignies ce petit tronçon de 80 m est recouvert de bitume pas de conflit les derniers travaux ont été financés en partie par la commune	2	26	2024	Oui			
84		Forêt de Phalempin (pont A1)		Phalempin	Hameau du Plouick	Phalempin		Non pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)			6	1985				
85		Près de Phalempin à Attiches		Phalempin? Attiches?	???	Phalempin? Attiches?			10 (introuvable)			2	1979				
86	P.39	Attiches à Martinsart	780	Attiches, Seclin	Rue de Phalempin, Chemin de la Duchesse, Chemin du Fourchon	Attiches, Seclin		Pavé	2 (pavé avec quelques rustines)	Terre sur une grande partie du deuxième virage avec du schiste à certains endroits, quelques trous. Quid du découpage à la parcelle ? Décision : prendre 2m de large du côté de l'autoroute (du fait que la voie pavé soit comprise dans le parcellaire de l'autoroute).		10	1996				
87	P.40	Watiessart à Phalempin	1420	Attiches, Seclin	Chemin de la Duchesse	Seclin		Pavé	2 (pavé avec quelques rustines)	Recouvert juste avant l'autoroute de schiste sur 50m puis sur le passage au-dessus de l'autoroute est en macadam. Quid du découpage à la parcelle ? Décision : prendre 2m de large du côté de l'autoroute (du fait que la voie pavé soit comprise dans le parcellaire de l'autoroute).		7	1998				
88		Attiches à Avelin (rue Dhennin)		Avelin	Rue Dhennin, rue d'Attiches ?	Avelin		Non pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)			2	1979				
89		Attiches (Hameau de Treupe)		Avelin	Hameau de la Becques ?	Avelin		Non pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)			2	1982				
90	P.41	Martinsart	610	Seclin	Chemin des Bois	Seclin		Pavé	2 (pavé avec quelques rustines)	Quelques endroits avec des stagnations d'eau et de boues, deux petites parties sont macadamisées.		9	1998				
91		Seclin à Ennetières		Seclin	Chemin de Tournai (en parti supprimé par la ZAC de Seclin) ?	Seclin		Disparue	7 (secteur disparu)	Recouvert de macadam au dessus de l'autoroute sur 50m une partie a complètement disparue sur 800m		6	1992				
92		Seclin		Seclin	Rue du Plouich? Chemin du Fourchon? -vidéo INA-	Seclin		Pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)	Partie recouverte sur 2/3 du linéaire, la partie pavé est en bon état 1 (rue du Fourchon) 4 (rue du Plouich dès entrée du hameau Watiessart)		1	1980				
93	P.42	Templemars (Chemin des Périseaux)	1200	Templemars	Chemin des Périseaux	Templemars, Vendeville		Pavé	2 (pavé avec quelques rustines)	Recouvert de schiste sur 65m sur le chemin des Périseaux.		1	1994				
94		Templemars à Ennetières		Avelin, Templemars	Route d'Ennetières, Chemin de Tournai	Avelin, Templemars		Pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)	Pas accessible en voiture depuis la zone industrielle de Templemars. Recouvert de macadam sur le pont qui traverse l'autoroute A1 sur		3	1996				
95		Vendeville à Ennetières		Avelin, Templemars, Vendeville	Rue du Fort, Le Haut Ennetières ?	Avelin, Templemars, Vendeville		Pavé	1 et 3 (pavé partiellement recouvert)	Pas accessible en voiture depuis Vendeville. Secteur recouvert de macadam sur 80m au dessus de l'autoroute puis sur 540m		1	1994				
96		Has à Ennetières		Avelin	Chemin des Templemars, Chemin de Tournai, Hameau d'Has	Avelin		Pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)	état de la voie : 1.chemin de Tournai, 4. chemin de templemars recouvert de macadam sur environ 2500m		5	2000				
97		Ennetières		Avelin	D917 (Route nationale)	Département du Nord		Pavé (hors classement)	8 (secteur petit pavé)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=MF8boU1HRlo">https://www.youtube.com/watch?v=MF8boU1HRlo</a>		15	1999				

98		Ennetières D917		Avelin	D917 (Route nationale divisée par la voie ferrée)	Département du Nord, voie communale ?		Pavé (hors classement)	8 (secteur petit pavé)			2	1981				
99		Avelin Hameau d'Antroeuilles		Avelin, Ennevelin	Hameau d'Antroeuilles	Avelin, Ennevelin		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			7	1987				
100	P.43	Pont-Thibault à Ennevelin	1400	Ennevelin	Rue du Pont-Thibault	Ennevelin		Pavé	1 (pavé)	3		46	2024				
101		Ennevelin (ferme d'Aigremont)		Ennevelin	Rue du Hameau de la Planque	Ennevelin		Non pavé	4 (pavé totalement recouvert mais toujours présent en dessous)			14	1992				
102		Fretin		Fretin	?	Fretin			10. Introuvable			2	1982				
103		Fretin à ZI Lesquin		Fretin	Rue Gabriel Péri (n'existe presque plus, coupée par la M54 et le réseau ferré)	Fretin		Pavé	9 (cul de sac)			2	1982				
104		ZI Lesquin		Fretin, Lesquin	Rue Gabriel Péri (coupée)	Fretin, Lesquin		Disparue	7 (secteur disparu)			2	1982				
105		Templeuve (D128)		Templeuve-en-Pévèle	D128, D19	Département du Nord		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			8	1980				
106	P.44	Templeuve (l'Épinette)	240	Templeuve-en-Pévèle	Rue de l'épinette	Templeuve-en-Pévèle		Pavé	1 (pavé)	1		21	2024				
107	P.45	Templeuve (Moulin de Vertain)	560	Templeuve-en-Pévèle	Chemin de Vertain	Templeuve-en-Pévèle	plaine de Vertain inscrite en 1981	Pavé	1 (pavé)	2		22	2024				
108		Templeuve à Nomain		Capelle-en-Pévèle, Nomain, Templeuve-en-Pévèle	D128	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			9	1976				
109		Nomain centre		Nomain	Rue Jules Delaby, rue Henri Derain, rue Haute, rue Emile Payen ???	Nomain		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			1	1968				
110		Nomain à Bachy		Bachy, Nomain	Rue du Bois Varlet, D93 (rue Dufay, rue Delbassée)	Bachy, Nomain		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			10	1977				
111		Huquinvillie à Ouvignies D128 (avant et après pont A23)		Nomain	D128	Département du Nord		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			2	1979				
112		Le Quimberge (le bois Varlet)		Nomain	Rue du Bois Varlet	Nomain		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)			2	1979				
113		Bachy vers Wannehain		Bachy, Wannehain	Route de Wannehain? (aucune trace de pavé)	Bachy, Wannehain		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous selon APRx)	APRX en milieu de secteur bitume dégradé + pavés apparents		3	1980				
114	P.46	Cysoing (chemin du Grand Marais)	410	Cysoing	Chemin du Grand Marais	Cysoing	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Pavé	1 (pavé)			1	1982				
115	P.47	Cysoing à Gruson	1000	Cysoing, Gruson	Rue de la Briqueterie, Route de Gruson (coupée par la ligne de chemin de fer depuis)	Cysoing, Gruson	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Pavé	1 (pavé)	Secteur très enherbé, présence de rustines et de cailloux (hors secteur cendré sur environ 500m)		9	1977				
116	P.48	Cysoing à Bourghelles	1280	Cysoing	Rue de Tournai, Rue de Lannoy	Cysoing	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Pavé	1 (pavé)	3		42	2024				
117	P.49	Bourghelles à Wannehain	1090	Bourghelles	Rue Aristide Briand, chaussée Brunehaut	Bourghelles	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Pavé	1 (pavé)	3		23	2024				
118		Wannehain (La Vache Bleue à l'Arbre)		Wannehain	?	Wannehain			10 (introuvable)			2	1979				
119		Wannehain		Wannehain	La Vache Bleue ?	Wannehain		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			14	1992				

120	P.50	Camphin-en-Pévèle	1820	Camphin-en-Pévèle	Rue de Bouenes	Camphin-en-Pévèle	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Pavé	1 (pavé)		4	44	2024				
121	P.51	Carrefour de l'Arbre	2030	Gruson, Baisieux, Camphin-en-Pévèle	Pavé de Luchin	Gruson, Baisieux, Camphin-en-Pévèle	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Pavé	1 (pavé)		5	45	2024				
122	P.52	Gruson	1090	Gruson	Pavé de l'Arbre	Gruson	champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Pavé	1 (pavé)		2	46	2024				
123		Gruson centre		Gruson	(Rue Calmette)	Gruson		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			23	1990				
124		Gruson à Chéreng		Chéreng	Rue Jean Ochin	Chéreng	En partie dans le champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			5	1973				
125		Gruson à Anstaing		Gruson, Anstaing	D94 ???	Département du Nord	En partie dans le champ bataille Bouvines et ses abords classés en 2014	Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			1	1971				
126		Anstaing (rue Pasteur)		Anstaing	Rue Pasteur	Anstaing		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			2	1974				
127		Tressin à Forest		Tressin, Forest-sur-Marque	?	Tressin, Forest-sur-Marque			10 (introuvable)			4	1976				
128		Base de loisirs à Willems		Willems	?	Willems		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous)			4	1972				
129	P.53	Willems à Hem	1410	Sally-lez-Lannoy, Willems	RD64	Département du Nord		Pavé	1 (pavé)	avec accotement en asphalte	2	51	2024				
130		Hem (centre)		Hem	Impossible à déterminer malgré vidéo INA	Hem			10 (introuvable)			9	1979				
131		Toufflers (rue de Saily)		Hem	Rue de Saily	Hem		Non pavé	5 (secteur devenu bitumé avec peut-être pavé en dessous)			6	1993				
132		Lys-lez-Lannoy (rue du Champ de Mars)		Lys-lez-Lannoy	Rue du Champ de Mars	Lys-lez-Lannoy		Non pavé	6 (secteur devenu bitumé sans pavé en dessous)			6	1993				
133	P.54	Lys-lez-Lannoy (rue de la Gare)	140	Lys-lez-Lannoy	Rue de la Gare	Lys-lez-Lannoy		Pavé	1 (pavé)	Absence de bordures mais secteur en bon état. Stationnement sur les deux côtés de la voie.		6	1993				
134		Roubaix		Roubaix	Avenue Roger Salengro	Roubaix		Pavé (hors classement)	8 (secteur petit pavé)		1	28	2024	Non . Projet de tramway			pavés au nom des vainqueurs de paris-Roubaix
		<b>TOTAL SECTEUR PAVÉ</b>										<b>Médiane = 6</b> <b>Ecart-type = 15</b>					