

Les secteurs pavés de la course cycliste Paris-Roubaix et son vélodrome

Classement au titre des sites [loi 1930]



Photo de Jean-Pierre GIBSON

LE CONTEXTE DU CLASSEMENT

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

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

Par courrier du 20 décembre 2022, le Préfet du Nord, sollicité par la Région des Hauts-de-France, a ainsi lancé la démarche de classement au titre des sites [loi de 1930]. Classement inédit dans l'histoire du classement qui porterait pour la première fois sur un évènement sportif plus que centenaire, très ancré dans l'imaginaire collectif et l'histoire du territoire, soulignant aussi certaines dimensions sociales, culturelles et économiques liés à cette course [histoire des mineurs, de l'industrie du textile et du cyclisme].

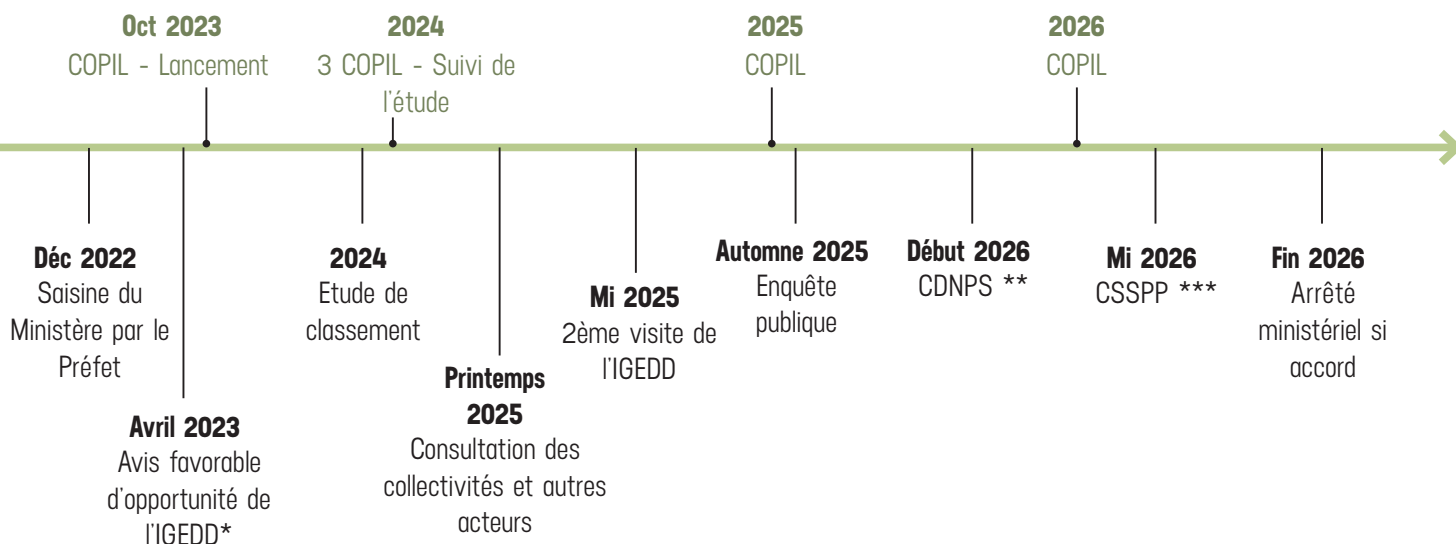
LES OBJECTIFS DU CLASSEMENT

L'un des objectifs fondamentaux du classement est de protéger les pavés emblématiques de Paris-Roubaix et son vélodrome contre les menaces de macadamisation. Ces pavés, qui constituent l'âme de la course, sont continuellement exposés à des pressions qui pourraient conduire à leur disparition ou à leur altération. Qu'il s'agisse de projets de réaménagements routiers ou de demandes de propriétaires fonciers visant à améliorer l'accessibilité des routes, ces interventions pourraient compromettre l'intégrité de ces témoins historiques. Le classement permet ainsi de fournir une protection juridique pérenne, assurant que ces éléments ne soient ni modifiés ni détruits par des aménagements futurs.

La protection de ces pavés permettra ainsi d'assurer la continuité et la vitalité d'une course légendaire pour les générations à venir et de légitimer la place de Paris-Roubaix dans l'histoire du cyclisme et de renforcer ainsi l'identité culturelle et sportive de la région.



LA PROCÉDURE DE CLASSEMENT



* Inspection générale de l'environnement et du développement durable

** Commission départementale de la nature, des paysages et des sites

*** Commission supérieure des sites, perspectives et paysages

LES CRITÈRES DU CLASSEMENT



Photos de Jean-Pierre GIBSON

Le critère historique

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

Le critère pittoresque

Le critère pittoresque pourrait être retenu en second pour souligner l'importance visuelle des secteurs pavés. Ces pavés ne sont pas seulement des éléments techniques du parcours; ils contribuent également à l'esthétique unique de la course, offrant un spectacle visuel marquant tant pour les coureurs que pour les spectateurs.



Secteur P. 03 - De Viesly à Biastre

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

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

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



Paris-Roubaix Femmes - 2024

UNE COURSE MYTHIQUE, SYMBOLE DE LA PÉRIODE INDUSTRIELLE DU NORD DE LA FRANCE



Photos de Jean-Pierre GIBSON

Surnommée «l'enfer du Nord», 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. Parmi les grands noms qui ont affronté Paris-Roubaix, le record de victoires est détenu avec quatre succès par les Belges Roger De Vlaeminck [1972, 1974, 1975 et 1977] et Tom Boonen [2005, 2008, 2009 et 2012].

LA GÉNÈSE DE LA COURSE

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

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

L'ÉVOLUTION DE LA COURSE

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

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

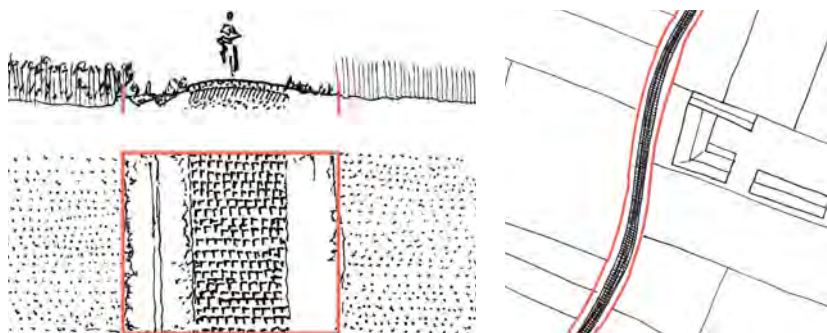
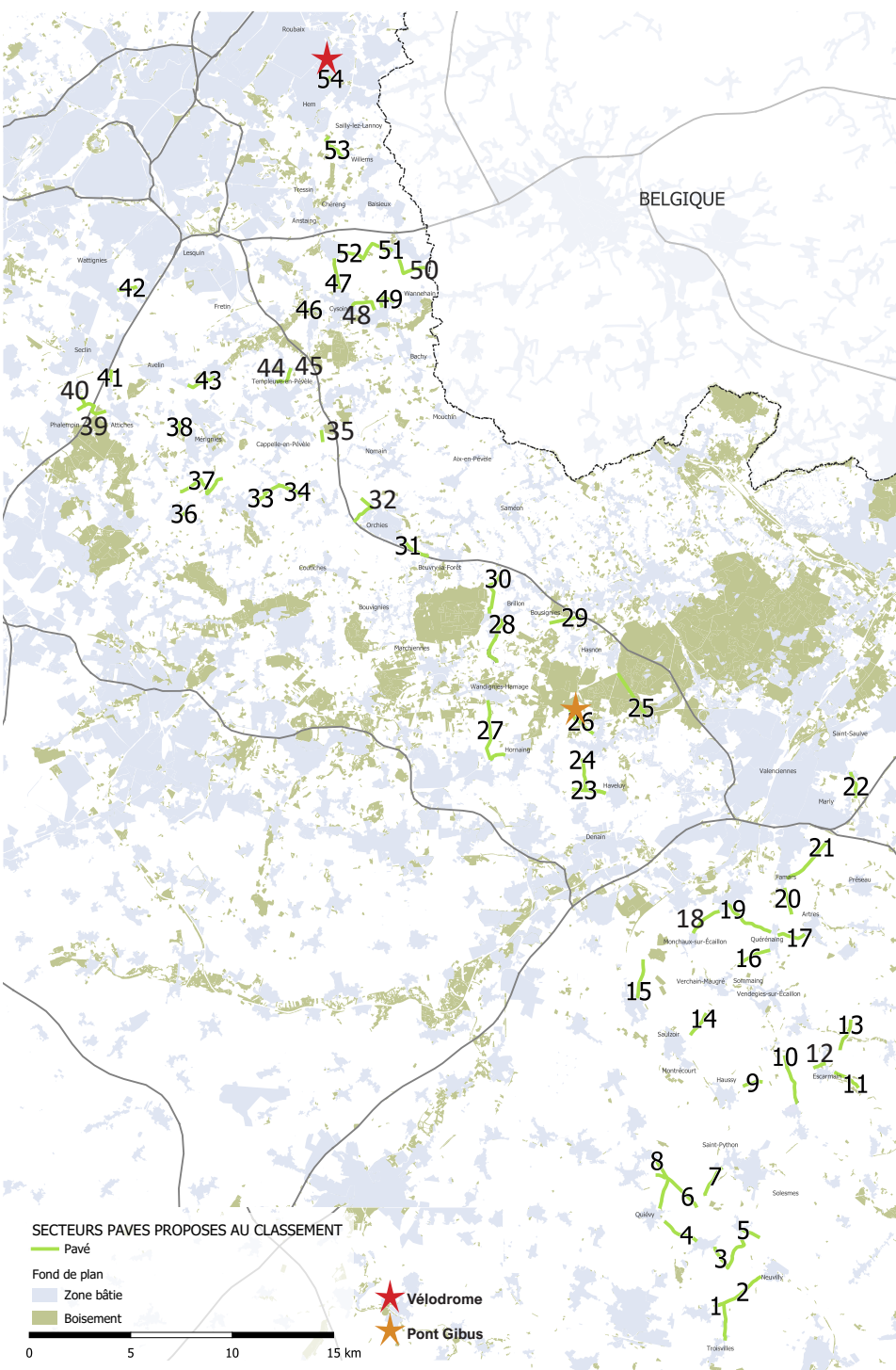


LA COURSE COMME SYMBOLE DE L'HISTOIRE OUVRIÈRE

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



LE PÉRIMÈTRE DE CLASSEMENT



Croquis expliquant le principe de périmètre retenu pour le classement

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

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

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

Cela représente 54 secteurs pavés, qui s'étendent de Troisvilles à Roubaix, soit environ 80 km linéaires de pavés. Le parti pris est de classer uniquement le domaine public routier contenant les parties pavées en elles-même sans déborder sur les parcelles privées, sauf cas très particulier comme le Pont Gibus.



Secteur P. 42 - Templemars

LE PÉRIMÈTRE DE CLASSEMENT



Photos de Jean-Pierre GIBSON

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



Les éléments classés du vélodrome :

- la piste
- la clôture
- la tribune



▲ Le Pont Gibus

UN PLAN DE GESTION ET DE VALORISATION DES SECTEURS PAVÉS

Ce plan propose des préconisations d'entretien et de restauration, qui n'entraînent en aucun cas des obligations de restauration. Ce sont des recommandations faites pour faciliter les collectivités, ASO* et les amis de Paris-Roubaix, et pour sensibiliser les différents acteurs en lien avec la course [agriculteurs, associations...].

Ce plan de gestion propose :

- des préconisations de travaux de pose de pavés et de principes d'aménagement pour une meilleure gestion des eaux pluviales et une bonne conservation des pavés et de la chaussée
- des mesures de sécurité en cas de travaux à proximité des secteurs pavés [passages de poids lourds...]
- une harmonisation de la signalétique en lien avec la course [bornes, oeuvres artistiques, mémoriaux...]

Le plan de gestion met à disposition des outils informatiques [un tableau de bord et des fiches d'identité pour chaque secteur pavé] afin de faciliter la gestion de tous les secteurs classés, à destination d'ASO, des Amis de Paris-Roubaix et des collectivités.



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

* Amaury Sport Organisation

LES INCIDENCES DU CLASSEMENT

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

Le classement des secteurs pavés ne couvrant que le domaine public routier [excepté le pont Gibus], il n'aura pas d'incidence sur le paysage alentour. Contrairement à la politique des monuments historiques, ici, il n'y a pas de notions d'abords. Un projet est soit dans l'emprise du site classé, auquel cas une autorisation est requise en cas de destruction ou de modification de l'état du site classé, soit il est en dehors de l'emprise du site classé et dans ce cas, aucune autorisation n'est requise au titre du site.

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

- Pour les secteurs pavés, il s'agira de préserver les pavés existants. En cas de restauration, il conviendra de recourir aux matériaux existants ou à d'autres pavés semblables parmi les 4 types de pierre utilisés : grès, granit rose, pierre bleue et/ou porphyre et de se baser sur la technique de pose et de rejointoiement proposée par les amis de Paris-Roubaix [cf plan de gestion]. S'agissant de

restauration des pavés à l'identique, aucune autorisation ne sera requise au titre des sites car cela rentre dans le registre de l'entretien.

- Pour le vélodrome André Pétrieux, il s'agira de préserver ce patrimoine, célèbre pour l'arrivée de Paris-Roubaix. Les modifications de l'aspect des lieux nécessiteront quant à elles une autorisation au titre des sites. Toute intervention devra veiller à respecter l'authenticité de ce site et conserver autant que possible l'état d'origine de ces composantes [tribune, piste et clôture], afin de ne pas altérer leur valeur patrimoniale.
- Pour le Pont Gibus, il s'agira également de préserver cet ouvrage d'art, ancien pont ferroviaire, qui constitue un incontournable de la course de Paris-Roubaix depuis 1994 et qui rend hommage au coureur Gilbert Duclos Lassalle pour ses 2 victoires consécutives en 1992 et 1993. Le pont Gibus est repeint chaque année. Cette pratique considérée comme une opération d'entretien ne nécessitera pas d'autorisation au titre des sites. De même pour la végétation qui colonise le pont, qui pourra être taillée de manière mesurée pour permettre à la fois de voir la peinture et de réduire les dégradations de l'ouvrage et limiter l'accès des usagers sur les piles du pont.

TRAVAUX SITUÉS DANS L'EMPRISE DU SITE CLASSÉ

Travaux soumis à autorisation

Travaux modifiant l'aspect du vélodrome

Installations temporaires liées à une manifestation culture, commerciale, touristique ou sportive dans la limite de 3 mois

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

Travaux de restauration suite à des dégradations quelconques de pavés [déchaussement...]

Mise en peinture et taille de la végétation du Pont gibus

Travaux d'entretien du vélodrome

Entretien des zones pavées par de l'éco-pâturage

Entretien normal des fonds ruraux [curage des fossés, taille des haies, élagage des arbres, réparations des clôtures...]

Support de sponsor tolérés le jour de la course et quelques jours avant et après



Secteur P. 29 - De Millonfosse à Bousignies



SPONSORISATION DE LA COURSE

Par principe, la publicité est interdite en site classé. Néanmoins, les supports de sponsors sont tolérés le jour de l'événement Paris-Roubaix ainsi que les jours d'avant et d'après, afin de permettre aux sponsors de se rendre visibles, leur soutien étant crucial pour le financement de la course et le financement de la gestion des secteurs.

CE QU'EST LE CLASSEMENT

UNE RECONNAISSANCE NATIONALE de la valeur patrimoniale des pavés et du vélodrome, associés à la course de Paris-Roubaix.

UNE PROTECTION :

- _ Préserve les secteurs pavés des risques de macadamisation. Dans le cadre d'une restauration de secteurs pavés dégradés, obligation pour les collectivités de recouvrir de pavés (interdiction de macadamiser ou de couvrir de graviers)
- _ Préserve l'authenticité du vélodrome et du Pont Gibus.

UN PROJET DE TERRITOIRE qui concerne les collectivités et sa population.

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



Secteur P. 25 - Trouée d'Arenberg

CE QUE N'EST PAS LE CLASSEMENT

En cas de dégradation de secteurs pavés, pas d'obligation des collectivités de les restaurer. Mais ASO risque alors de ne plus recourir à ces secteurs pavés dégradés pour sa prochaine édition.

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

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

PLAN DES SECTEURS PAVÉS PROPOSÉS AU CLASSEMENT

Janvier 2025

