



**HAL**  
open science

## Paris–Roubaix : l’imaginaire, le politique et le patrimoine

Sébastien Fleuriel, Michel Raspaud

► **To cite this version:**

Sébastien Fleuriel, Michel Raspaud. Paris–Roubaix : l’imaginaire, le politique et le patrimoine. Vivre du patrimoine. Un nouveau modèle de développement ?, L’Harmattan, pp.441-458, 2012, 978-2-296-54964-7. halshs-01158078

**HAL Id: halshs-01158078**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01158078>**

Submitted on 29 Nov 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Paris – Roubaix : l’imaginaire, le politique et le patrimoine

**Sébastien Fleuriel**

*Professeur à l’Université de Lille 1, Clersé UMR CNRS 8019*

**Michel Raspaud**

*Professeur à l’Université de Grenoble 1, SENS EA 3742*

### Introduction : la chose sportive comme patrimoine

La conservation et la valorisation du patrimoine sportif, qu’il soit bâti ou non, sont si peu ancrées dans les pratiques des dirigeants politiques ou sportifs qu’une grande partie des équipements ou des événements à caractère sportif ne font l’objet d’aucun entretien particulier, et tombent de fait fréquemment en désuétude par méconnaissance et de leur valeur et de leur intérêt<sup>1</sup>. Ce constat peut être attesté par de nombreux exemples dont le tremplin de saut à ski de Saint-Nizier-du-Moucherotte dans l’Isère, érigé pour les jeux olympiques de Grenoble de 1968 (photos 1 à 3), constitue le symbole emblématique de la relative illégitimité culturelle<sup>2</sup> dont continue parfois de souffrir l’univers sportif en général. Littéralement abandonné des responsables politiques aussi bien que sportifs, cet équipement se désagrège au fil du temps dans un cadre paysager pourtant exceptionnel donnant un point de vue sur Grenoble et la vallée de l’Isère. Faute d’entretien spécifique, d’imagination et de volonté politiques pour le valoriser, l’équipement, non seulement se délite, mais vient littéralement polluer le point de vue du fait même de sa dégradation et soulève de façon criante la question de la réutilisation des installations olympiques après les jeux, à l’heure où de nouvelles candidatures françaises aux jeux d’hiver sont envisagées. Il ne s’agit cependant pas, pour la présente contribution, de procéder à l’inventaire de tous les objets sportifs laissés pour compte, mais plutôt de réfléchir aux conditions de possibilité d’une valorisation patrimoniale de ces derniers. Partant d’un autre cas qui contraste sérieusement avec le destin malheureux du tremplin de Saint-Nizier, celui de la course cycliste Paris-Roubaix, ce travail entend proposer des pistes de réflexion sur les éléments qui permettent effectivement de perpétuer l’événement sportif et de préserver ce qui en fait son principal intérêt, à savoir les multiples secteurs pavés qui en jalonnent le parcours. Trois types de propriétés viennent ainsi se conjuguer

---

<sup>1</sup> Raspaud M., « Le patrimoine sportif : un capital touristique méconnu », in Damien M.-M., Sobry C., ed., *Le tourisme industriel : le tourisme du savoir-faire ?*, Paris, L’Harmattan, 2001.

<sup>2</sup> Bromberger C., « De quoi parlent les sports ? », *Terrain*, n°25, 1995, pp. 5-12 ; Raspaud M., « Mise en tourisme du patrimoine sportif bâti », *Cahiers Espaces*, n°88, 2006, pp. 24-35.

et faire de cette course un enjeu suffisamment important pour mobiliser les acteurs locaux autour de sa perpétuation : d'une part la forte charge symbolique et populaire de l'événement, d'autre part le travail de mise en scène du monde ouvrier et de l'identité locale qui construisent le récit de la course à la façon d'une épopée, enfin l'espace de luttes et d'influences multiples dont l'entretien des zones pavées fait l'objet.

## I – La charge symbolique et populaire de la course

La renommée de la course Paris-Roubaix tient à un ensemble de caractéristiques propres à l'univers cycliste en général qui en fait une épreuve incontournable auprès des coureurs, à son pouvoir de mobilisation auprès d'un public populaire rassemblé en différents lieux structurés et socialement signifiants, et enfin à la fascination que la pratique cycliste exerce auprès des « lettrés, journalistes et/ou écrivains ».

### *Une épreuve incontournable pour les cyclistes*

Comme l'avait dit Bernard Hinault pour exprimer l'aberration qu'elle représentait à ses yeux, cette course est une « connerie ». Cependant, toute « connerie » qu'elle fût, il n'empêche qu'il s'y présenta pour la gagner, et qu'il la gagna (1981), qui plus est avec le maillot de champion du monde conquis à Sallanches un semestre auparavant sur le dos. Aussi, dans le milieu du cyclisme professionnel, un *campionissimo*, pour reprendre le superlatif italien désignant un champion hors du commun, se doit d'inscrire son nom au palmarès de la « course des courses »<sup>3</sup>, et inscrire cette course à son propre palmarès. Et rares sont les grands parmi les grands qui n'ont pas gagné Paris-Roubaix : Jacques Anquetil, Miguel Indurain, Lance Armstrong... Des exceptions exceptionnelles !

Pour un parcours à travers Paris-Roubaix, et ce que la course représente, plutôt que de faire appel aux cyclistes eux-mêmes, plus occupés à produire des exploits sur leur bicyclette et les pavés qu'à les magnifier par le verbe<sup>4</sup>, il sera donc fait appel à la littérature. Ainsi, que retient François Bott, l'auteur d'*Une minute d'absence*<sup>5</sup> et de *Femmes extrêmes*<sup>6</sup> dans sa rencontre romancée avec Rik Van

---

<sup>3</sup> Dazat O., *L'honneur des champions*, Paris, Hoëbeke, 2000, p. 22.

<sup>4</sup> A propos de Richard Virenque, et de la manière dont certain médias exploitèrent ses incompétences linguistiques (« l'insu de mon plein gré »), le journaliste essayiste et romancier Eric Fottorino souligne que « la syntaxe n'est pas parfaite. Virenque n'a pas appris l'imparfait du subjonctif dans les allées de la jet-set » (voir *Je pars demain*, Paris, Stock, 2002, p. 73).

<sup>5</sup> Bott F., *Une minute d'absence*, Paris, Gallimard, 2001.

<sup>6</sup> Bott F., *Femmes extrêmes*, Paris, Le Cherche Midi, 2003.

Steenbergen, alias « le Boss », alias « Rik I », alias « le Grand »<sup>7</sup>, ce colosse des Flandres (1m86, 83 kg), vieilli, à la dérive, devenu *acro* au jeu (casino, poker) et alcoolique, rencontré dans un bar d'Anvers ? Que raconte Rik Van Steenbergen, vingt-deux ans de carrière professionnelle, trois fois champion du monde sur route, vainqueur d'innombrables classiques et six jours, entre deux verres de whisky, sur une musique de jazz, dans un bar abandonné par ses clients à une heure avancée de la nuit, sinon son plus extraordinaire souvenir de cycliste, l'exploit le plus grandiose de toute sa carrière ! Celui où, à la poursuite du *campionissimo* Fausto Coppi, alors au faite de sa gloire, il lutta pendant des kilomètres pour ne pas se faire *décoller* :

*« Mon plus beau souvenir, c'est le Paris-Roubaix de cette année 1952 qui fut la plus faste de ma carrière. Coppi s'était échappé, et j'avais pris sa roue, comme on dit dans notre jargon. Je m'accrochais comme un désespéré pour ne pas être lâché. Il allait si vite ! Mais j'aurais préféré mourir sur la route plutôt que de céder. Tu ne sais pas ce que c'est, les tressautements du vélo sur les célèbres, les horribles pavés de Paris-Roubaix. C'est un véritable supplice. Tu as mal dans tout le corps. Pourquoi se punir, se martyriser ? Mais on ne se pose pas la question. Si l'on gamberge trop, tout est perdu. Il faut tenir, rester coller à la roue de l'autre, le suivre jusqu'en enfer. C'est la seule pensée, la seule obsession que l'on doit avoir. Et Fausto Coppi accélérât encore. C'était trop dur. Je n'arrivais plus à respirer. Je suffoquais. Cet homme était un extra-terrestre. Il n'appartenait pas à l'espèce humaine. Il n'avait aucune pitié. Je songeais à Stéphanie, ma mère, à mon enfance dans le plat pays, à mes premières échappées sur les routes nationales et à mes écoles buissonnières sur les plages de la mer du Nord... Je ne voulais pas abîmer ni décevoir mes rêves de jeunesse, car c'est la chose la plus triste du monde. Tu n'imagines pas tout ce qui passe par la tête d'un coureur à l'agonie. En plus, il faisait un temps épouvantable. Nous étions pris dans la tourmente. Nous avons roulé pendant des heures, sous la pluie, dans le froid, le vent glacé, les bourrasques : ce qu'on appelle gentiment les intempéries. C'était la Sibérie, le cap Horn. Aveuglés, trempés, couverts de boue et d'une poussière noirâtre, nous étions méconnaissables : des spectres, des fantômes, des héros surréalistes, sortant de la brume, sous les applaudissements de quelques courageux spectateurs, effarés, enrhumés et transis, qui n'en croyaient pas leurs yeux. Mais nous allions entrer dans la légende, devenir des personnages mythologiques. Nous avions soif d'absolu. La raison d'être de toute cette souffrance, de ces tourments, de ces larmes, ce n'était pas seulement l'argent. C'était de se sentir exister davantage, tu comprends. Ensuite, quel bonheur à Roubaix, ma victoire au sprint devant Coppi ! Tout se confondait : la fin de la souffrance, le soulagement, la gloire, Austerlitz, l'état de grâce... Le bonheur que je ressentais était à la mesure du cauchemar que je venais de traverser. Coppi me jetait des regards très sombres, où se mêlaient la déception, l'étonnement, l'incompréhension et la colère contre soi-même. Moi, l'ancien livreur de la Campine anversoise, je venais de battre le héros, l'idole de toute l'Italie ! Quarante ans après Maurice Maeterlinck, prix Nobel de littérature, je réveillais*

---

<sup>7</sup> Collectif, *Champions du monde 1927-1989*, Paris, Messidor, 1989, p. 122.

*la fierté belge et l'enthousiasme national. Je donnais à un petit pays des raisons de ne pas désespérer de lui-même et l'occasion de s'enorgueillir, de se sentir légitime sous le regard des grandes nations. J'entamais l'arrogance et la morgue de celles-ci. Plus tard, Roubaix, cette ville sans charme, si triste et si grise, resterait pour moi l'image du paradis. Tu vois, c'est une drôle de chose, les paradis perdus... »<sup>8</sup>*

Paris-Roubaix devient ainsi une marque de fabrique, un copyright dont peuvent s'enorgueillir les champions, qui leur procure une identité *ad vitam aeternam*. Ainsi en est-il pour le Belge Roger de Vlaeminck, souvent surnommé « le Gitan », mais dont le titre de « Monsieur Paris-Roubaix », parce que quatre fois vainqueur (1972, 1974, 1975, 1977) - record qui tient toujours -, lui restera probablement à jamais tant la course est pleine d'aléas que la terminer indemne relève déjà de l'exploit. Inversement, l'anonyme vainqueur de Paris-Roubaix - oui, parce qu'il existe des anonymes<sup>9</sup> qui ont gagné la course ! -, se construit alors une identité et devient quelqu'un par ce biais. Ainsi en est-il d'un autre Belge, Dirk de Mol, l'homme d'une course<sup>10</sup> (1988), « l'inconnu du Nord-Express »<sup>11</sup>, habituel *gregario* d'Eddy Planckaert et Johan Museeuw (ce dernier, trois fois vainqueur de la classique). Pour Olivier Dazat, « il est l'âme d'une course qu'il a voulue plus que tous les autres. Ce succès est une vocation »...

Gilbert Duclos-Lassalle, ce « champion populaire<sup>12</sup> » Français dont le nom est attaché à Paris-Roubaix (deux fois vainqueur en 1992 et 1993), participe à sa dernière course professionnelle lors du Grand Prix d'Isbergues le 17 septembre 1995, après dix-neuf ans de carrière, dans une région Nord-Pas-de-Calais qui lui a donné toute sa renommée. Et sans doute « Duclos » est-il l'un de ceux qui ont le mieux su exprimer ce qu'est la reine des classiques :

*« Cette course, c'est pour moi la représentation parfaite de la légende du cyclisme, comme pouvait l'être aussi Bordeaux-Paris, disparue des calendriers depuis. Il y a autour de cette épreuve une vraie mise en scène qui revient annuellement comme une cérémonie immuable. Cette grande journée, c'est comme une pièce de théâtre que l'on prépare, que l'on imagine et travaille dans ses moindres détails et qui fait tant parler d'elle. Paris-Roubaix, c'est avant*

---

<sup>8</sup> Bott F., « Rik », in *Faut-il revenir de Montevideo ?*, Paris, Le Cherche Midi, 2005, pp. 117-148 (citation pp. 128-130). Pour une autre vision de cet épisode mémorable et épique, voir Dazat O., « Le relais », in *L'honneur des champions*, *op. cit.*, pp. 97-104. Plus sobrement, Jameux D., *Fausto Coppi l'échappée belle. Italie 1945-1960*, Paris, ARTE Editions/Editions Austral, 1996, p. 118.

<sup>9</sup> Mais des anonymes qui ne peuvent rester anodins !

<sup>10</sup> En fait, de deux courses, puisqu'il gagna également le modeste Circuit des Ardennes flamandes en 1990. Voir Sudres C., *Dictionnaire international du cyclisme*, Strasbourg, Ronald Hirlé, 1995, p. 98.

<sup>11</sup> Dazat O., « L'inconnu du Nord-Express », in *L'honneur des champions*, *op. cit.*, pp. 105-108.

<sup>12</sup> Dorvillé C., « Les vainqueurs de Paris-Roubaix. G. Duclos-Lassalle, un champion populaire », in Fleuriel S., ed., *100 Paris-Roubaix. Patrimoine d'un siècle*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2002, pp. 111-131.

*tout des mots, des peurs, une excitation immense ou peut-être tout simplement un dégoût total. Mais elle ne laisse jamais indifférent. »<sup>13</sup>*

A la fin de sa carrière, ayant, officiellement, annoncé son intention d'organiser son jubilé, la ville de Roubaix se porte alors candidate avec « empressement » pour accueillir cette manifestation, démontrant par là le lien affectif construit entre le champion et la course, l'identité de l'un inséparable de l'identité de l'autre : « D'ailleurs, au fond de moi-même je ne me voyais pas fêter ma retraite ailleurs qu'à Roubaix. J'y ai écrit les plus belles pages de ma carrière, un public qui m'a toujours adoré »<sup>14</sup>.

Cette identité entre la ville et *son* champion, celui qui lui donne ses lettres de noblesse et la porte sur le devant de la scène dans un rôle transcendant, n'est-elle pas illustrée par le seul roubaisien de naissance et de résidence à avoir gagné la classique cycliste : Charles Crupelandt. Le glorieux cycliste (1887-1955), deux fois vainqueur à Roubaix (1912, 1914), meurtri dans sa chair par la guerre et dans son honneur par l'UVF<sup>15</sup>, comme la ville marquée par la décadence de l'industrie textile alors qu'elle en fut l'une des reines mondiales, vit néanmoins son nom attribué à l'allée qui jouxte l'entrée du vélodrome de Roubaix.

Mais, sans doute, le patrimoine le plus solide constitué par Paris-Roubaix réside-t-il dans l'imaginaire. Et, sûrement dans celui des enfants, source de toutes les passions d'adulte :

*« Un gamin de huit ou neuf ans mouline dans le vent. Quand je passe près de lui, je m'aperçois qu'il se parle tout seul. Je me demande ce qu'il se raconte, peut-être est-il déjà dans le Tour de France ou Paris-Roubaix (...). »<sup>16</sup>*

### *Une mobilisation populaire et une structuration spatiale socialement signifiante*

Rendez-vous incontournable pour les coureurs, l'épreuve l'est aussi pour son public dont la mobilisation reste incontestablement populaire. La foule y est effectivement présente massivement (photo 4), la bière aussi (photo 5), l'engouement est manifeste (photo 6). L'observation des spectateurs de la course rappelle qu'il ne s'agit pas seulement d'un trajet linéaire effectué d'un point à un autre, de Compiègne à Roubaix, mais aussi d'un ensemble d'espaces structurants

---

<sup>13</sup> Duclos-Lassale G., Le Gars P., *Au cœur de la course*, Paris, Amphora, 1997, p. 174.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 244.

<sup>15</sup> Cité par deux fois pour fait d'honneur lors de la Première guerre mondiale, il fut radié à vie par l'Union vélocipédique de France pour un vol ne concernant pas l'activité cycliste, et pour lequel il purgea deux ans de prison. Malgré les campagnes de presse contre cette injustice, l'UVF resta inflexible. Voir Sergent P., *Charles Crupelandt. « Le Champion des Brumes » ou L'Épopée du cyclisme des temps héroïques*, Eecklo, De Eecloonaar, 1999.

<sup>16</sup> Fottorino E., *Je pars demain*, *op. cit.*, p. 122.

qui se superposent les uns les autres pour composer une sorte de mosaïque assez complexe. Le départ s'oppose par exemple à l'arrivée, les secteurs pavés à la route, les lieux mythiques aux lieux communs, autant de combinaisons qui définissent les attentes hétéroclites d'un public lui-même hétérogène. Occasion de promenade voire même de pique-nique en famille pour les uns, moment de sociabilité franchement masculine pour les autres, rendez-vous des passionnés ou des collectionneurs déterminent l'infinité des usages et des manières d'investir et de s'approprier les lieux de Paris-Roubaix. Dans tous les cas, ce sont bien les traits de la culture populaire qui s'y affirment, la composition sociale du public ne trompe pas (tableau 1) et se donne à voir jusque dans les corps, les manières d'être, de parler, de s'interpeller ou de se mettre en scène (photos 6 et 7). Et si l'arrivée et le départ font se côtoyer les personnalités officielles et font varier la composition des spectateurs<sup>17</sup>, les tenues guindées risquent fort d'apparaître très incongrues dans les sous-bois d'Arenberg ou au Carrefour de l'Arbre, lieux qui font la célébrité de la course à la fois pour la difficulté technique qu'ils représentent pour les coureurs et pour les rassemblements massifs qu'ils suscitent à chaque fois. Belges, Italiens, Hollandais, Allemands s'agrègent aux « gens du Nord » se déplaçant eux-mêmes soit en famille, soit en groupe d'amis, pour encourager le passage des coureurs. Souvent installés depuis le matin, ces spectateurs attendent patiemment ces quelques minutes *a priori* futiles où le peloton passera devant eux. L'attente compose alors en elle-même un temps social particulier constitué de ces commentaires informels sur la météo qu'on brave ou qu'on trouve trop clémente, l'allure des coureurs, le leader du moment. A mesure que l'on s'approche de l'heure de passage, une sorte d'état fébrile se manifeste dû à l'agitation ambiante, au passage des officiels, des médias, au survol des hélicoptères jusqu'au surgissement du premier coureur, puis de ses successeurs, dans une nuée d'applaudissements et d'encouragements de toute sorte. En bref, une manière d'être et de vivre le spectacle, de l'investir dans sa temporalité et ses espaces, très analogue aux supporters de football issus des milieux populaires et décrite par C. Bromberger<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> « ... si les spectateurs situés le long du parcours proviennent majoritairement des communes rurales du Nord-Pas de Calais et sont le plus souvent employés ou ouvriers dans les entreprises locales, le vélodrome marque enfin une rupture contrastée en concentrant un public plus urbain, venu surtout de la communauté urbaine de Lille, plus fortement doté en titres scolaires et diplômes du supérieur et occupant les postes des professions intermédiaires, des cadres et des professions intellectuelles », tiré de Fleuriel S., « Au fil de la course : positions, visions et représentations des spectateurs », in Fleuriel S., ed., *100 Paris-Roubaix, op. cit.*, p. 42.

<sup>18</sup> Bromberger C., *Le match de football : ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turin*, Paris, Maison des sciences de l'homme de Paris, 1995.

Tableau 1 : Professions et catégories sociales des spectateurs (tous sites confondus)<sup>19</sup>

	Effectifs	%
Non réponse	12	6,3
Exploitants agricoles	-	-
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	7	3,6
Cadres, professions sup.	28	14,6
Professions intermédiaires	20	10,4
Employés	39	20,3
Ouvriers	43	22,4
Autres	19	9,9
Retraités	18	9,4
Sans emploi, chômage	6	3,1
TOTAL	192	100

Sources : S. Fleurriel, 2002

### *La fascination des « lettrés »*

Les spectateurs ne sont pas seuls dans cette épreuve : journalistes de la presse écrite, commentateurs audiovisuels, écrivains thuriféraires du sport cycliste, tous participent peu ou prou à alimenter l'imaginaire de ce sport cycliste, à créer des légendes, à produire des mythes... Tous ces hauts faits, ces champions, ces héros du sport cycliste (en l'occurrence) s'inscrivent dans des mémoires enfantines<sup>20</sup> faites de rêves et de passions qui vont s'incarner dans les jeux enfantins d'imitation<sup>21</sup> du champion, et plus tard dans les multiples enjeux bien réels, à la fois concrets et symboliques, des professionnels de la compétition cycliste...

De ce point de vue, Paris-Roubaix est un *merveilleux* exemple de rêve actif qui met en mouvement tout un ensemble d'acteurs aux intérêts multiples, mais dont le cycliste professionnel incarne et réactualise chaque année le patrimoine mémoriel qu'il constitue, à la fois pour le sport cycliste et le sport en général. Mais pour toute une région aussi, dont il demeure un identifiant, interne comme externe.

<sup>19</sup> Tableau repris de Fleurriel S., « Au fil de la course : positions, visions et représentations des spectateurs », in Fleurriel S., ed., *100 Paris-Roubaix, op. cit.* Les questionnaires ont été collectés à partir de quatre sites : Arenberg, Carrefour de l'arbre, Pont à Marcq, Vélodrome.

<sup>20</sup> Raspud M., « Culture sportive et socialisation. Un exemple des années soixante », *La Création sociale. Sociétés, cultures, imaginaires*, Grenoble, Université Pierre Mendès France - Grenoble II, n°8, 2002, pp. 59-72.

<sup>21</sup> La « mimicry » décrite par Roger Caillois, *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958.



Ce, même si ses caractéristiques, sédimentées au cours des décennies passées, relèvent plus désormais d'une certaine mythologie que de la réalité :

« Pour les autochtones, un lieu de fierté sans doute, peut-être même de plaisir aux beaux jours [...] S'il pleut, la boue, s'il fait beau, la poussière [...] Le râpement dans le gosier a des arrière-goûts de bière... ». De toutes les voluptés sportives évoquées par l'auteur, Philippe Delerm a couché ces phrases pour évoquer la célèbre course cycliste. Il conclut par ces mots : « Fini de rire. Il est beaucoup trop tôt pour s'échapper. Le peloton entier accepte de se faire scarifier ; la tranchée d'Arenberg, c'est un vaccin pour l'épopée. »<sup>22</sup> On savait le romancier coutumier de l'écriture impressionniste pour sensibiliser son lectorat aux petites choses ordinaires, à ces micro sensations ressenties au cours des expériences de la vie et qui rejaillissent comme en embuscade à leur simple évocation. Une gorgée de bière ici, un rayon de soleil là, une note de boue, une touche de souffrance pour les cyclistes, constituent les ingrédients de base d'un « bon » Paris-Roubaix, et résument en soi tout ce que véhiculent la tranchée d'Arenberg et autres secteurs pavés.

Alors, que dire d'autre sur l'imaginaire de cette course que le propre imaginaire d'un célèbre romancier n'ait déjà dit ? Rien, si ce n'est que l'impressionnisme en tant que genre littéraire traduit la fascination effective qu'exerce le cyclisme en général et cette course en particulier auprès des intellectuels, sans doute pour la proximité que la pratique est supposée entretenir avec les classes populaires ; fascination qui contribue en définitive autant à faire le mythe qu'à le décrier en se révélant du même coup un puissant relais de celui-ci auprès des spectateurs.

## II – Le récit d'une épreuve épique

La référence obligée à la culture populaire propre au monde cycliste se trouve largement entretenue et relayée par les données de l'histoire locale, et plus particulièrement celle d'Arenberg dont le site minier a justement fait l'objet d'une restauration à l'occasion de la centième édition de la course en 2002 (photo 8). Bien qu'il n'y ait aucune relation objective entre le site et le passage de la course à quelques centaines de mètres, la culture populaire a pu cependant servir de trait d'union pour sédimenter dans l'imaginaire collectif l'épreuve cycliste et la condition ouvrière dans le Nord autour d'une seule et même réalité : la mise en scène de soi et de ses propres conditions d'existence. D'où la réalisation d'une exposition pour l'inauguration de la première tranche de restauration du site où cyclisme et vie des mineurs sont inextricablement mêlés. Ainsi, la suspension d'une collection de

---

<sup>22</sup> Delerm P., *La tranchée d'Arenberg et autres voluptés sportives*, Paris, Editions du Panama, 2007, pp. 47-48.

cycles vient faire écho à la « salle des pendus », immense pièce dans laquelle les mineurs accrochaient en hauteur leurs vêtements de travail (photo 9).

Par circonvolution, évoquer Paris-Roubaix revient donc à évoquer le Nord, et évoquer le Nord revient à parler de soi et de son histoire. Et de fait, l'engouement pour l'épreuve, ses difficultés, ses pièges, ses incertitudes, répond par métaphore à l'exaltation des valeurs populaires, celles du travail ouvrier et incarnées par ceux qui viennent y assister :

*« - Alors pourquoi [venir dans] la forêt [d'Arenberg]?*

*- Parce que c'est un endroit où je peux me permettre de mieux les voir. C'est relativement étroit et pour ces malheureux cyclistes, il y a un coefficient de risque énorme, beaucoup plus énorme qu'ailleurs, donc on les voit dans la difficulté. C'est beau de regarder les gens travailler, mais pas dans la facilité toujours, il est beau de les voir quand c'est difficile. Dans tous les domaines d'ailleurs, dans tous les métiers, c'est mon optique, c'est ma façon de voir. On va dire untel, il a une belle vie, il y a pas de mal. Parce qu'on le voit peut-être ce jour-là dans un cadre, dans un moment bien spécifique de son travail où c'est normal, c'est un comportement normal on va dire. Mais ce qu'il faut savoir, comme dans tout métier, il y a des moments où c'est pas facile, et à mon avis, le Paris-Roubaix dans la tronée d'Arenberg, c'est un endroit qui n'est pas facile. Il y a les pavés, il y a en plus un élément déterminant qui est la météo qui n'arrange pas les choses. Et là on se rend compte du métier de ces gens-là. »<sup>23</sup>*

Passage obligé des coureurs cyclistes pour leur consécration, lieux de concentration des classes populaires, exaltation médiatique et littéraire du populaire sont autant de caractéristiques qui concourent à faire de la course une véritable épopée à l'issue de laquelle on sort inexorablement transformé. La trame du récit convoque à chaque fois les mêmes éléments épiques où les difficultés techniques de la course (vent, pluie, poussière) poussent à la faute les concurrents (crevaisson, chute) pour ne célébrer qu'un seul, le premier qui aura su en déjouer tous les pièges.

La référence explicite à la culture populaire et à l'histoire ouvrière locale peut se résumer alors à l'expression « l'enfer du Nord » qui, telle une parabole, vise à décrire aussi bien les conditions de vie de la population que les conditions de course, dont le parcours se transforme par assimilation en support d'identification au territoire, à ses coutumes, ses valeurs, et ses symboles les plus forts tels que les Géants du Nord (photos 10 et 11). Par un jeu de mots, la Région Nord-Pas-de-Calais pouvait par exemple ainsi bâtir en 2007 sa campagne de communication autour de la course en transformant l'expression « l'enfer du Nord » en slogan « Le Nord-Pas Calais c'est d'enfer ! » et justifiait son soutien à l'événement par une folklorisation de l'histoire locale réduite à cette formule : « *Notre région est fière de ses traditions : géants et beffrois classés au Patrimoine mondial de l'Unesco, villes d'art et d'histoire,*

---

<sup>23</sup> Entretien du 9 avril 2001, ouvrier à la retraite, 60 ans.

*fêtes et carnivals... Pour la Région Nord-Pas de Calais, soutenir Paris-Roubaix, c'est d'abord préserver un patrimoine populaire.* » La cartographie associée à la brochure de cette campagne de communication proposait, quant à elle, un programme de visite touristique autour des sites identifiés comme les plus typiques de la culture locale et proches du parcours (le musée des dentelles et broderie de Caudry, commune de naissance du peintre abstrait Auguste Herbin, dont une collection permanente est présentée au Musée départemental Henri Matisse, les seringues géantes de Solesmes)<sup>24</sup>.

### III – Un espace de luttes pour la définition de l'intérêt public

Le ré-enchantement du monde ouvrier et du Nord ne doit pas conduire à lisser ou faire oublier les rapports de force et les luttes auxquelles ce travail de ré-enchantement aboutit. Paris-Roubaix fait certes travailler l'imaginaire populaire. Mais pour que ce travail symbolique puisse effectivement se faire, la naïveté du regard instantané doit céder au travail d'analyse de ce qui fonde l'existence même d'une telle épreuve. La popularité de la course est aussi le produit d'un ensemble d'acteurs institutionnels bien distincts des coureurs et de leurs spectateurs. Elle est en cela le résultat de volontés politiques de toutes sortes qui s'accordent, s'unissent mais aussi luttent et s'affrontent pour co-produire et reproduire l'événement. Il convient en premier lieu de rappeler que l'épreuve est la propriété d'une société privée, Amaury Sport Organisation (ASO) qui exploite l'événement, via sa filiale la Société du Tour de France, en le commercialisant auprès de ses partenaires (les sponsors) et des médias. En second lieu, la course concerne l'ensemble des collectivités publiques qu'elle traverse : communes, communautés d'agglomération et urbaine, départements, régions, mais aussi l'Office National des Forêts (ONF) à Arenberg, etc. La co-production de Paris-Roubaix dépend donc étroitement de la coopération de tous selon des relations complexes et parfois difficiles qui n'ont que peu de choses à voir avec le doux impressionnisme de Philippe Delerm évoqué précédemment, et qui exacerbent la dimension expressément politique de l'épreuve.

On ne saurait manquer d'apercevoir qu'ici, une entreprise à but explicitement lucratif sollicite le concours des collectivités territoriales selon des mécanismes très analogues aux stratégies d'implantation des entreprises dans les zones d'activité où le courtisan n'est pas nécessairement celui qu'on croit, tant les jeux d'intérêts sont réciproques. D'un côté les collectivités doivent investir pour drainer des entreprises sur leur territoire, gage d'un véritable dynamisme économique ; de l'autre, des entreprises qui menacent perpétuellement de

---

<sup>24</sup> Cette brochure est consultable sur le site de la Région Nord-Pas de Calais au lien suivant : <http://www.nordpasdecalais.fr/2007/paris-roubaix/fr.pdf>

délocalisation quand les charges qui pèsent sur elles leur paraissent trop lourdes. Concernant la course, la donne n'est pas foncièrement différente : les propriétaires de l'épreuve choisissent jusqu'à un certain point les secteurs qu'ils veulent traverser et par là même valoriser, les collectivités consentent jusqu'à un certain point des investissements publics, notamment en termes d'entretien et de restauration des secteurs pavés, pour être choisies. Mais le point d'équilibre peut tout aussi bien se faire point de rupture en obligeant les collectivités à toujours plus de soutiens pour assurer la pérennité de l'événement.

Cela a notoirement été le cas en 2005, lorsque les organisateurs ont pris la décision d'éviter précisément la tranchée d'Arenberg au prétexte de la sécurité des coureurs, c'est-à-dire en raison du manque d'investissements des collectivités en charge de la voirie (ONF, communauté d'agglomération de Portes du Hainaut et commune de Wallers) pour l'entretien et la rénovation de celle-ci<sup>25</sup>. Dans l'année qui suit, près de 250 000 euros, supportés par le Conseil général du Nord et la communauté d'agglomération du Hainaut<sup>26</sup> (photos 12 et 13), sont consacrés au nettoyage et au grattage des pavés ainsi qu'à l'élagage des arbres pour permettre au soleil de sécher la voie qui s'est par ailleurs trouvée élargie (photo 14). Dès l'édition 2006, l'ensemble des acteurs impliqués pouvait ainsi se réjouir du retour du secteur pavé mythique au programme de la course.

Cela est également le cas depuis le retrait définitif d'un sponsor historique de l'épreuve, La Redoute en 2007, contraignant la Région Nord-Pas-de-Calais à prendre le relais et devenir « partenaire majeur du Paris-Roubaix et de permettre ainsi que ce patrimoine sportif et populaire perdure. » Le développement de la vente par correspondance, cœur de métier de La Redoute, ne s'accorde en effet plus avec les modes de consommation de la classe ouvrière et s'adresse désormais aux catégories moyennes et aisées de la population. Dès lors, le cyclisme, et partant Paris-Roubaix, d'essence populaire n'apparaît plus comme le vecteur de communication approprié pour toucher un segment du marché peu disposé à suivre les épreuves cyclistes. La Redoute, qui dépend du groupe Pinault, a donc préféré investir dans la voile pour soutenir sa marque phare qui porte le nom d'un voilier (Somewhere)<sup>27</sup>. L'équilibre financier de la course n'étant plus assuré, la Région Nord-Pas-de-Calais s'est ainsi posée en sauveur à la fois de l'épreuve et du groupe social qui lui est traditionnellement associé. C'est en somme grâce à l'action publique qu'une affaire commerciale peut continuer de se développer.

Sauvegarder la course relève bien de l'action politique, même si un élu, maire d'une commune concernée par le passage de l'épreuve, n'en admettait pas la réalité :

---

<sup>25</sup> Lire Guérard S., « L'enfer du Nord sans sa tranchée », *l'Humanité* du 14 janvier 2005, et Fottorino E., « La chute des pavés », *Le Monde* du 15 janvier 2005.

<sup>26</sup> Auxquels il faut ajouter la contribution matérielle de l'ONF pour l'aménagement et l'élagage de la forêt, et d'un lycée professionnel pour le grattage et l'entretien des pavés.

<sup>27</sup> Lire Joly K., « Les enjeux de la conservation : à qui profite la course au plan local ? », in Fleuriel, S., ed., *100 Paris-Roubaix, op. cit.*, pp. 201-217.

*« - Parce qu'à la Région, les responsables ont très bien compris qu'une course comme ça, on ne peut pas la laisser tomber. Même si on me l'avait demandé, j'aurais fait un effort financier. A la Société du Tour, ils cherchaient des soutiens financiers.*

*- Mais est-ce qu'il faut y répondre ?*

*- C'est une bonne question. Si un jour, il n'y a plus d'appuis financiers de caractère privé, qu'est-ce qu'il faudra faire ? Et la réponse, elle est déjà un petit peu enclenchée avec la participation de la Région, avec le désengagement de La Redoute. C'est tellement connu Paris-Roubaix qu'on ne peut pas laisser tomber un truc comme ça.*

*- Alors question innocente ou naïve, est-ce que Paris-Roubaix a une couleur politique ?*

*- Non, je ne pense pas. Je ne pense pas... je ne pense pas. Non, parce que... J'ai connu l'ancien maire de Roubaix, c'était plutôt un centriste, maintenant son successeur est un peu socialisant, c'est tout. Je dois dire qu'il ne faut pas donner de couleur politique à une course cycliste. Ce serait idiot hein. Non. Je ne pense pas qu'il y en ait qui aient l'intention de... Je ne pense pas. Les gens vont être contents de savoir que ça continue. Voilà. Qui que ce soit qui intervienne dans le processus de maintien, c'est bien. Que ce soit la Région ou une autre... une société commerciale, peu importe, je m'en fous moi. »<sup>28</sup>*

On saisit donc, à travers les exemples de la rénovation ou de l'entretien des pavés et du financement de la course, que la question de la pérennisation et de la survie de l'épreuve est éminemment politique. D'une part, on envisage mal que les collectivités territoriales ne fassent pas l'effort de sauvegarder ce qui compose l'un des symboles forts de la population qu'elles entendent représenter. D'autant que le Nord constitue une région traditionnelle de l'électorat de gauche, et que la sauvegarde et la défense de la mémoire ouvrière en compose un enjeu symbolique fort. A ce titre, laisser s'éteindre la course reviendrait à lâcher une nouvelle fois une classe ouvrière assez souvent malmenée dans son histoire au plan local avec le déclin des industries du charbon et du textile, puis plus tard de la vente par correspondance. D'autre part, il est normal de s'interroger sur la légitimité d'une contribution publique significative à une affaire privée qui menace régulièrement soit de périlcliter soit de changer de territoire (ou de tracé) selon son intérêt du moment. Dans un contexte où les cadeaux fiscaux complaisamment adressés aux entreprises pour les courtiser et les inciter à leur implantation locale ne font plus nécessairement recette, soutenir une entreprise qui se prétend en difficulté économique peut soulever plus de problèmes qu'il n'en résout véritablement.

Depuis 1992, la tranchée de Wallers-Arenberg est classée au patrimoine historique, et le vélodrome de Roubaix au titre de patrimoine régional du XX<sup>e</sup> siècle depuis 2005. La préservation patrimoniale semble acquise pour les aspects strictement matériels de la course grâce au travail constant de « folklorisation » assuré par l'association des « Amis de Paris Roubaix » dont les objectifs se résument à un slogan officiel « sans pavés, pas de course... » considérant par

---

<sup>28</sup> Entretien du 29 mars 2007.

ailleurs que « la course Paris-Roubaix fait partie du patrimoine mondial du sport »<sup>29</sup>. A partir d'un mouvement d'interpellation des édiles locaux et des médias commencé dès 1978 par le président fondateur de l'association, et secrétaire général du Vélo-Club de Roubaix, le groupement, dont les statuts sont déposés en 1992, œuvre en effet à l'entretien actif de la mémoire de la course. La mise en scène de multiples éléments à caractère folklorique tels que le lancement d'un timbre pour la centième édition en 2002, la déposition d'une marque et modèle de pavé, l'édification d'un monument en forme de pavé géant sur lequel sont gravés tous les vainqueurs, la restauration de certains secteurs pavés, l'organisation de nombreuses expositions, etc., concourent efficacement à faire de la course un moment d'histoire collective légitime. Toutes ces opérations empruntent à des répertoires d'action variés et parviennent, par exemple, à la conservation en l'état des vestiaires du vélodrome de Roubaix ayant accueilli les coureurs les plus renommés, ou encore à la valorisation des sites de course traditionnels par un fléchage spécifique au bord des voiries publiques (photos 15 et 16).

Cette préservation patrimoniale demeure cependant problématique dans sa dimension événementielle, quant à elle immatérielle par nature. Or c'est bien l'événement qui confère la véritable plus-value au patrimoine, les pavés n'ayant en soi qu'un intérêt limité. Plus que les simples secteurs pavés, les pouvoirs publics se retrouvent en définitive surtout mis en demeure de sauvegarder et protéger un événement dont ils n'ont ni la maîtrise ni l'exploitation. L'ensemble s'appuie de fait sur une stratégie bien explicitée par le président de l'association des « Amis de Paris-Roubaix » selon laquelle les organisateurs ne doivent et ne veulent surtout pas devenir tributaires d'un itinéraire fixe. Bien au contraire, il s'agit bien d'entretenir un parcours aussi souple que possible permettant suffisamment de jeu (et de concurrence) entre tous les acteurs de sorte que les organisateurs puissent choisir les lieux de passage selon la conjoncture. L'objectif de l'association des « Amis de Paris-Roubaix » consiste alors à rendre irréversibles l'engagement et les contributions des différents acteurs publics par la constitution d'un précédent propre à la notion de patrimoine en péril et par un travail de mobilisation perpétuelle autour de celui-ci :

*« Nous ce qu'on veut c'est une convention de protection patrimoniale, là-dessus tout le monde est d'accord. C'est-à-dire qu'un jour s'il faut supprimer des pavés quelque part, et là ce qui est intéressant c'est que le Conseil Général ne parle non plus d'un itinéraire pavé de Paris-Roubaix mais de plusieurs itinéraires pavés, avec des possibilités de pouvoir varier un petit peu tous les ans. [...] Donc notre idée, c'est également, à nous "les amis de Paris-Roubaix", de flécher tout le parcours, et tout au long de ce parcours dans des coins névralgiques de mettre des pierres avec des anecdotes, un peu retracer une histoire de Paris-Roubaix etc., etc. Alors pour l'instant, je dis qu'on avance parce que lors de notre dernière*

---

<sup>29</sup> Ces informations sont accessibles sur le site de l'association des Amis de Paris-Roubaix au lien suivant : <http://www.lesamisdeparisroubaix.com/index.html>.

*assemblée générale au mois de janvier des "Amis de Paris-Roubaix", le Conseil Général a décidé de lancer cette étude [sur la conservation et l'entretien des secteurs pavés] qui coûte 282 000 francs toutes taxes, ce n'est pas très élevé, mais il a demandé l'aide du Ministère des sports, il a demandé l'aide de la "Société du Tour de France" et un financement par nous-mêmes. Et nous, "Amis de Paris-Roubaix", nous avons voté une subvention de 30 000 francs pour montrer notre motivation et les aider à faire cette étude. C'est quand même assez rare qu'il y ait une association qui finance le Conseil Général, c'est plutôt le contraire. »<sup>30</sup>*

Dans ce contexte, la Société du Tour de France (filiale d'ASO) a beau jeu de faire de la course, dont elle est propriétaire et dont l'intitulé même Paris-Roubaix est un nom déposé, un enjeu patrimonial contraignant les collectivités à se mobiliser. Plus celles-ci investissent, plus leur retrait devient improbable sous peine dans le cas contraire de perdre le bénéfice de la mise initiale.

Cette épreuve qui relève historiquement de l'initiative privée<sup>31</sup> devient donc progressivement une affaire publique sans que le transfert de propriété ne soit opéré. Et c'est bien là le paradoxe : Paris-Roubaix est plus que jamais un bien collectif qui n'appartient pourtant pas encore à la collectivité.

### **Conclusion : Retour à Saint-Nizier-du-Moucherotte ou les conditions d'une valorisation patrimoniale**

L'imaginaire, le politique et le patrimoine : c'est en définitive le triptyque par lequel la course Paris-Roubaix se perpétue. L'imaginaire, d'une part, avec le récit parabolique des conditions de vie des classes populaires dans la région du Nord et de ses capacités de résilience face à l'adversité. Le politique, d'autre part, avec la mobilisation des dirigeants élus à la tête des collectivités territoriales assez largement contraints de verser leur écot pour que l'événement perdure au nom, justement, de l'imaginaire qu'il véhicule. Le patrimoine, enfin, sans lequel les stratégies de conservation et valorisation des sites traversés par l'épreuve cycliste ne sauraient se légitimer.

Par contraste, on perçoit que ces traits caractéristiques font défaut au tremplin de Saint-Nizier-du-Moucherotte pour permettre sa sauvegarde : bien que doté d'une certaine charge symbolique en relation avec la force d'évocation des jeux olympiques, il ne constitue pas en soi un support de l'identité locale suffisamment puissant pour drainer de réelles aspirations d'entretien et de valorisation. En l'absence d'acteurs mobilisés ni du côté du politique, ni du côté

---

<sup>30</sup> Entretien du 29 mars 2001.

<sup>31</sup> Sur les conditions de son institution, Sergent P., « 19 avril 1896, la légende est en marche... », in Fleuriel S., ed., *100 Paris-Roubaix, op. cit.*

d'un collectif d'usagers, c'est donc l'absence même de débat et de réflexion sur le devenir ou l'usage de l'équipement qui interpelle. Et pendant que celui-ci se désagrège avec le temps et les intempéries par faute d'imagination et dont le résultat ternit assurément le paysage, se profile une nouvelle candidature olympique pour les jeux d'hiver 2018 avec les mêmes promesses. Ainsi peut-on lire sur le site officiel présentant la candidature de Grenoble : « *Cette candidature du 21<sup>e</sup> siècle, tournée vers les générations futures, nous souhaitons la construire, grâce à la mobilisation de tous, autour d'un projet innovant, d'un projet de développement de territoire que nous voulons exemplaire et qui offrira à notre ville, à notre département, à notre pays, un héritage durable fédérateur* »<sup>32</sup>. Le refus de prendre en compte le passé semble décidément vouloir rimer avec la fuite en avant.

### Crédit photographique

*Photo 1 : Tremplin de saut à ski de Saint-Nizier (Isère)*



*Août 1997. M. Raspaud*

*Photo 2 : Vallée de Grenoble vue du tremplin*



*Août 1997. M. Raspaud*

*Photo 3 : Fondations du tremplin*



*Août 1997. M. Raspaud*

---

<sup>32</sup> Voir la page d'accueil du site à l'URL suivante : <http://www.grenoble2018.fr/>. C'est nous qui soulignons en gras.



*Photo 4 : Foule (Tranchée d'Arenberg)*



*15 avril 2007. S. Fleuriet*

*Photo 5 : Gorgées de bière (Tranchée d'Arenberg)*



*15 avril 2007. S. Fleuriet*

*Photo 6 : Lièsse (Tranchée d'Arenberg)*



*15 avril 2007. S. Fleuriet*

*Photo 7 : mise en scène de soi et de la course (Fosse d'Arenberg)*



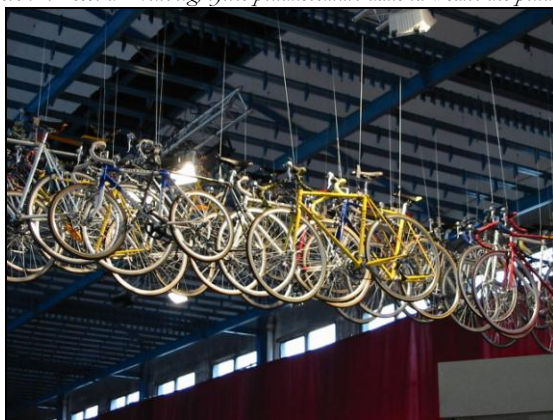
*15 avril 2002 : S. Fleuriet*

*Photo 8 : Fosse d'Arenberg parée pour la 100<sup>ème</sup> édition de la course*



*15 avril 2002 : S. Fleuriet*

Photo 9 : Fosse d'Arenberg, cycles pendus comme dans la « salle des pendus »



15 avril 2002 : S. Fleuriet

Photos 10 et 11: Référence aux Géants du Nord (Tranchée d'Arenberg)



15 avril 2007. S. Fleuriet



15 avril 2007. S. Fleuriet

Photo 12 : Contribution du département



30 avril 2006 : S. Fleuriet

Photo 13 : Contribution de la communauté d'agglomération



30 avril 2006 : S. Fleuriet

*Photo 14 : La tranchée d'Arenberg restaurée et aérée*



*30 avril 2006 : S. Fleuriet*

*Photo 15 : les vestiaires « authentiques » du Vélodrome de Roubaix Photo 16 : Valorisation patrimoniale*



*4 octobre 2005 : S. Fleuriet*



*30 avril 2006 : S. Fleuriet*