



L'enfer du Nord



Nous sommes en 1955. Comme le Tour des Flandres en Belgique, Paris-Roubaix est en grand danger. En effet, les routes pavées de grande circulation disparaissent sous le macadam. Les organisateurs doivent trouver un nouvel itinéraire suffisamment pavé pour être sélectif.

En Belgique, ce sont les monts (bergs) étroits et pavés pour la plupart qui remplaceront les longues portions de belles routes pavées.

Mais, en France, les organisateurs tournent en rond. Le parcours s'humanise trop ! Où trouver de nouveaux pavés ?

la Pévèle, salut du Paris-Roubaix



Jean Garnault qui est en charge du parcours, a entendu parler des monts du côté de Moncheaux et de Mons-en-Pévèle. On lui dit qu'en plus, le coin regorge de pavés. Alors, il part en reconnaissance. Il ne sera pas déçu. Il découvre, après Leforest, un premier «bijou», la côte pavée de Moncheaux, puis dans la foulée, celle de Mons-en-Pévèle en empruntant la départementale 120. Il est tout de suite emballé. C'est sûr, le nouveau parcours sera beaucoup plus sélectif. C'est là que se produiront les attaques.

Les faits lui donneront raison. Car, dès la première année (1955), c'est un Jean Forestier, déchaîné qui s'échappe au nez et à la barbe de tous les favoris. Il passe, seul en tête à Mons-en-Pévèle pour gagner en solitaire au vélodrome roubaixien. Paris-Roubaix est sauvé.

De nouvelles portions pavées en vue

La modernisation du réseau secondaire contraindra les organisateurs à tournicoter autour de Mons-en-Pévèle pour trouver de nouveaux secteurs pavés. La côte du Cawoin remplacera celle dite «du cimetière». Puis ce sera le tour du fameux Pas Roland d'assurer le rôle de «laminioir» pavé jusqu'en 1967.

Mais en 1968, il n'y a plus grand-chose à mettre sous la roue des coureurs. Plus de pavés à l'horizon. Le parcours de Paris-Roubaix fait sa révolution en passant plus à l'Ouest dans le Valenciennois, puis par Templeuve, Nomain, Cysoing. Cela tiendra, ainsi, jusqu'en 1977.



La fin du Paris Roubaix ? Pas si sûr...

En 1978, la situation est à nouveau critique. Le parcours renouvelé dix ans plus tôt, s'est considérablement « modernisé ». Il faut retrouver de nouveaux secteurs pavés dans le final. Mais c'est toujours la même question : où en trouver ? Albert Bouvet, responsable du parcours de la course, part en reconnaissance avec une certaine anxiété. En questionnant les gens du coin, il apprend qu'il existe encore des chemins pavés du côté de Bersee, Mons-en-Pévèle et Phalempin.



Il découvre, ainsi, à Mons-en-Pévèle, un secteur pavé inédit de plus de 3 km qui est, en plus, en faux plat montant. Il se dit : « Voilà le genre de chemin que je cherche. Celui-là sera très dur pour les coureurs ». Il remet, séance tenante, Mons-en-Pévèle sur le parcours de la Reine des classiques. Et cela dure depuis plus de trente ans !