

# Van Parijs tot in Roubaix

## De Kracht van de Kassei

Jonas Heyerick

version  
française  
p. 186

Wallers-Arenberg. Een koude februaridag. Het regent oude wijven en de lucht kleurt aardedonker. Het landschap is een schilderij van asgrauwe tinten, enkel opgefleurd door het vuil bruin van verroest metaal en baksteen. Links: een overweg met slagboom. Daarachter: een oude mijnfabriek. Noord-Frankrijk op zijn best. Zeker omdat er rechts in datzelfde landschap een bordje staat. *Drève des Boules d'Hérin*. En daaronder tussen haakjes: *pavé d'Arenberg*. Dit is *le forêt de Wallers-Arenberg*, zeg maar het Bos van Wallers, de meest mythische kasseistrook uit de wielerklassieker Parijs-Roubaix: 2,4 middeleeuws aandoende kilometers om van te gruwen. Een standbeeld van wijlen Jean Stablinski heet je er welkom. Jean Stablinski, de Pools-Franse renner die als Jean Stablewski het levenslicht zag, nadien genaturaliseerd werd en vervolgens de harten van de Franse wielersupporters stal dankzij zeges in de Ronde van Spanje, Parijs-Brussel en de allereerste Amstel Gold Race. En dan vergeten we nog zijn wereldtitel in 1962. Toch heeft Stablinski, ondanks zijn standbeeld aan deze porfieren poort van de hel, nooit Parijs-Roubaix gewonnen. Hoewel hij gebouwd was om over de stenen te dokkeren, kwam hij nooit verder dan een zevende plaats, in 1964. De reden van het standbeeld moet je dus elders zoeken, weg van zijn Helse prestaties. Een beetje grasduinen in de geschiedenis van de koers leert ons dat het Stablinski was die toenmalig organisator Jacques Goddet op het bestaan van deze mythische kasseistrook wees. Stablinski had als veertienjarige in de mijn van Arenberg gewerkt – zijn knoestige handen als blijvend souvenir aan die stoffige dagen. Die donkere, bijna spookachtige passage vol puntige stenen door het bos van Wallers-Arenberg was hem altijd bijgebleven. En dus deed de Helleklassieker 'het Bos' voor het eerst aan in 1968. Winnaar die dag, hoe kan het ook anders: Eddy Merckx. Sindsdien zijn de kasseien van het Bos werelderfgoed, althans voor koersliefhebbers. Laat de naam vallen in het bijzijn van Amerikanen, Engelsen, Australiërs en Nieuw-Zeelanders: als ze iets van koers kennen, kennen ze deze plek. Logisch dat Stablinski beloond werd met een standbeeld. Hij zette dit dorp op de wereldkaart, dankzij de stenen van het Bos.

En dat hebben de stenen eigenlijk voor heel deze regio gedaan, als het niemandslaan tussen Valenciennes en Rijsel, netjes ingebed tussen de A21 van Valenciennes naar Lens en de Frans-Belgische grens. Cysoing, Orchies,

181

Arenberg (porte du Hainaut), Bos van Wallers /  
Arenberg (porte du Hainaut), Bois de Wallers.

Mons-en-Pévèle, Gruson, Hem, Haveluy, Wannehain... Het zijn onooglijke dorpjes, zonder al te veel geschiedenis. Behalve voor hen die 's nachts dromen van Roger De Vlaeminck, Johan Museeuw of Tom Boonen; behalve voor hen die elke zondagnamiddag in april thuis voor de buis zitten – koffie en éclairs bij de hand – om toch maar niks van de voorjaarsklassiekers te moeten missen; kortom, behalve voor hen die ontzag hebben voor de stenen van het Noorden. Want elk van deze dorpjes heeft het immense geluk een strook voorhistorisch wegdek te herbergen. Organisator ASO maakt er dankbaar gebruik van op weg tussen Compiègne – sinds 1968 vertrekt het peloton niet meer uit Parijs – en Roubaix. Gevolg: dorpen als Cysoing en Orchies veranderen één zondag per jaar in een met vlaggen behangen en met bier overgoten bedevaartsoord voor derailleur-pelgrims en aanhangers van het groot verzet. Want net die bonkige kasseistroken hebben van Parijs-Roubaix de meest mythische koers op aarde gemaakt. In de woorden van Jacques Goddet: 'de laatst overblijvende vorm van waanzin die de renners moesten ondergaan.'

Toch waren die kasseien in de beginjaren van Parijs-Roubaix – het einde van de 19de eeuw – allerminst het uithangbord van deze klassieker. Toen dokkerden de renners namelijk in bijna alle koersen in deze contreien – zijnde: Vlaanderen en Noord-Frankrijk – over kasseien. Niet zozeer om de wedstrijden harder of zwaarder te maken. Er waren simpelweg geen andere wegen aanwezig, behalve zand- en grindbanen die bij de minste regenval in modderpoelen herschapen werden.

Dat veranderde grondig in de jaren '60. Overal lieten gemeentebesturen hun kasseistroken asfalteren en dat had ook zijn weerslag op de koers. De wedstrijden werden sneller, makkelijker en gingen steeds meer op elkaar lijken. Toen Peter Post in 1964 als eerste Nederlander ooit Parijs-Roubaix won met een recordsnelheid van meer dan 45 kilometer per uur en er het jaar nadien nog amper 22 kilometer kasseien in het parcours zaten, kreeg Parijs-Roubaix steeds meer weg van een voorjaarsversie van de sprintklassieker Parijs-Tours. Hetzelfde gold voor de Ronde van Vlaanderen. Daarmee was de maat vol voor de organisatoren. Ze wilden hun koers weer een eigen karakter geven. En waar de Ronde van Vlaanderen rondjes ging draaien in de Vlaamse Ardennen en vooral koos voor een snelle opeenvolging van korte, nijldige hellingen, ging de Helleklassieker voluit voor de steeds zeldzamer wordende kilometers lange kasseistroken, liefst volgens het principe: hoe slechter de staat van de stenen, hoe beter. Het werkte. Parijs-Roubaix werd een begrip, de karakteristieke kinderkopjes het symbool van de koers die Engelsen en Amerikanen zo mooi 'the Hell of the North' noemen. Vergis je trouwens niet: ook deze bijnaam heeft niks met de bonkige stenen op zich te maken. Enkele journalisten bedachten deze naam toen ze kort na de Eerste Wereldoorlog door het kapotgeschoten en platgebombardeerde Noord-Frankrijk trokken. Er stond amper een boom overeind, laat staan een

huis. Wegen waren zo goed als onberijdbaar. Onbedoeld bedachten ze dus ook het decor van Parijs-Roubaix met een bijnaam waarvan de vlag de lading tot vandaag helemaal dekt.

En het is dus in *l'Enfer du Nord* dat men standbeelden neerzet voor die nietsontziende, fietsende helden die de kasseistroken en de bijbehorende dorpen in hun regio op de wereldkaart zetten. De Nederlander Hennie Kuiper heeft niet toevallig een standbeeld in het dorpje Hem. Daar, op 6 kilometer van de aankomst, ligt de kasseistrook waarop Kuiper in 1983 zijn achterwiel kapotreed toen hij alleen voorop was. Wereldberoemd zijn de beelden waarop Kuiper kwaad zijn fiets tegen de grond gooit en wanhopig in zijn verkleumde handen staat te klappen in de hoop op die manier zijn volgwagen tot spoed aan te manen om een nieuw wiel te brengen. Dat Kuiper uiteindelijk nog maar net uit de klauwen van zijn achtervolgers bleef, droeg alleen maar bij tot de legende van die dag. Op die stenen van Hem – die niet eens te boek staan als lastig of verraderlijk – werd trouwens nog meer wielergeschiedenis geschreven. In 2004 zakte Johan Museeuw, op dat moment 38, voor de allerlaatste keer naar de Hel af. De Leeuw was die dag aan de start verschenen met maar één doel: een vierde zege en een evenaring van het illustere record van Roger 'Monsieur Paris-Roubaix' De Vlaeminck. Lange tijd zag het ernaar uit dat het Museeuw daadwerkelijk zou lukken. Tot de uit poldergrond en zwijgzaamheid opgetrokken West-Vlaming op 6 kilometer van de streep de kasseistrook van Hem aansneed en de wielergoden besloten dat ze Museeuw die vierde kassei toch liever niet gunden. De Gistelnaar reed in een putje op een smalle strook macadam naast de kasseien en plots hoorde hij een sissend geluid. Lek! Weg zege. Weg record. Vraag Museeuw nu die vermaledijde plek in Hem aan te wijzen en hij zal geen seconde aarzelen. 'Daar!' Kasseien, ze vullen moeiteloos elk gat in het geheugen.

Kasseien kunnen ook verdomd pijn doen. Kijk maar naar wijlen Philippe Gaumont, ex-meesterknecht van de al even wijlen Frank Vandenbroucke, én naar diezelfde Johan Museeuw. Beiden gingen onderuit op de vermaledijde stenen van het Bos van Wallers-Arenberg. Gaumont hield er een dijbeenbreuk aan over, Museeuw een gebroken knieschijf, een kwaadaardige en zelfs levensbedreigende infectie en op een haar na een beenamputatie. Maar Museeuw vocht terug. Twee jaar later reed hij als kopman van het illustere Mapei-team alweer zegevierend de legendarische *Vélodrome* van Roubaix binnen. Bandana op het hoofd, zijn gezicht onder een dikke laag stof en het ene been in de lucht, ondertussend ostentatief wijzend naar die geteisterde knie. Iedereen wist wat Museeuw wilde zeggen: 'De kasseien hebben de Leeuw niet klein gekregen.' Integendeel, ze stuwden zijn heldenstatus alleen maar naar een nog grotere hoogte. Want dat doen ze, die kasseien. Ze maken helden. En ze kraken hoogstens een ego. Of een been. Soms een carrière.

Op elke kasseistrook in de buurt van Roubaix is wielergeschiedenis geschreven. De verhalen van vroeger en nu liggen er vaak zomaar voor het oprapen. Toegegeven, soms verborgen onder een dikke laag modder of halfrotte bladeren, of tussen de wijd openstaande groeven tussen twee kasseien, maar toch. En in die geschiedenis haalt drama het vaak van triomf. Vraag dat maar aan Leif Hoste die in 2004 op de kasseien van Cysoing een Vlaamse vlag in zijn wiel zag draaien en zo de kans op die ene grote zege uit zijn carrière zag vervliegen. Een standbeeld leverde het hem niet op, ondermeer omdat Cysoing al een held te eren had, Gilbert Duclos-Lassale, een van de prototypes van de kasseikrijger. *Gibus* droomde er al zijn hele leven van om op het middenplein van de *Vélodrome* de kassei in de lucht te mogen steken. Als jonge renner was hij er twee keer dichtbij, maar pas in de nadagen van zijn carrière – zeg maar gerust: in blessuretijd – wist Duclos-Lassale zijn droom waar te maken. Tot twee keer toe, en zelfs twee keer achter elkaar, als 37- en 38-jarige zowaar. Voor de inwoners van Cysoing genoeg om hun kasseistrook om te dopen tot de Pavé Gilbert Duclos-Lassale. Kinderkopjes als garantie op eeuwig leven. Ook zo kan het.

Daarom is het jammer dat er geen wielerstandbeeld staat op Carrefour de l'Arbre, samen met het bos van Wallers en Mons-en-Pévèle het Heilige drieluik van vijfsterrenstroken in de Helleklassieker. Nochtans zagen meer dan genoeg helden en anti-helden het levenslicht op die beruchte *secteur numéro quatre*. Het verlengde van de Rue de Cysoing, een doodgewone weg in het dorp Camphin-en-Pévèle, buigt linksaf en verandert in een pad waar de wielergoden vanaf hun wolk een paar grillige stenen lukraak hebben neergegoooid. Op die verschrikkelijke stenen reed Johan Vansummeren weg van zijn laatste tegenstanders in 2011. Hij hield er een kassei aan over, en een huwelijksaanzoek voor het oog van de internationale media. Carrefour de l'Arbre was ook het stuk venijn waar Eddy Planckaert op 9 april 1989 een zo goed als zekere zege verspeelde door onderuit te gaan in een bocht. Na de finish hilde Planckaert bittere tranen. Men moest hem troosten als een klein kind van wie ze de snoepjes hadden afgepakt. Maar wielersfans begrepen het. Eddy was al 30 en de wedstrijd die hem het nauwst aan het hart lag, had hij opnieuw niét gewonnen. Het leek wel alsof de kasseien hem klein hadden gekregen. Niet dus, het jaar nadien keerde de kleine van Nevele terug en won, na een millimeterspurt met Steve Bauer. De kassei die Eddy die dag won, staat nog steeds op de schouw van de *chambres d'hotes* die Eddy samen met de rest van zijn gezin uitbaat in de Ardennen. Het is er de enige verwijzing naar Eddy's carrière. De kassei als uniek souvenir.

Geen idee waar de vier kasseien van Roger De Vlaeminck momenteel staan, maar het zou niet mogen verbazen als ze ergens stof staan te vergaren op zijn zolder. Monsieur Paris-Roubaix houdt namelijk niet van Frankrijk. Vanwege

het Franse chauvinisme, zegt hij altijd. En omdat hij de Fransen niet heel erg vriendelijk vindt. Het is de reden waarom *Vlaeminck* de Tour slechts drie keer reed en daarna consequent voor de Giro koos. Het is de reden waarom *le Gitan* nooit een vakantie heeft doorgebracht in Frankrijk. En het is de reden waarom De Vlaeminck niet graag aan de start stond van de Helleklassieker. Roger zal zuchten als je hem vraagt hoe het kan dat iemand een wedstrijd vier keer wint en hem toch niet graag rijdt. En Roger zal vervolgens vertellen dat hij liever vier keer de Ronde van Vlaanderen had gewonnen. *Of il Lombardia*, want Italië, daar hield hij wél van. Van het mooie weer, de vriendelijke mensen, het lekkere eten en de knappe vrouwen.

Maar goed, Parijs-Roubaix lag hem nu eenmaal het best, en dus startte hij er maar. Want dat had Roger tijdens zijn carrière wel geleerd: een renner kiest niet altijd zijn koersen. Soms kiest een koers zijn renner. En Parijs-Roubaix koos *Tsjeete*. De Vlaeminck reed niet over de kasseien. Hij vloog. Wie De Vlaeminck op de kinderkopjes van het Noorden aan het werk zag, zag geen robuuste, bonkige Flandrien, maar een elegante ballerina, dansend van steen naar steen. De tubes als balletschoenen. Een broek met zeemvel als tutu. Soms doen kasseien dromen.

Roger De Vlaeminck, Eddy Planckaert, Johan Museeuw, Johan Vansummeren... Het zijn maar enkele van de vele Belgische winnaars van de Helleklassieker. 55 zeges staan er op naam van de Belgen. Daarmee doen ze het zelfs beter dan de Fransen (30) én de Italianen (11) samen. Noem Parijs-Roubaix dus gerust een Belgische koers – er staan zelfs Walen op de erelijst. Toch kleurde de Helleklassieker in de begindagen allerminst zwart-geel-rood. Na de eerste Parijs-Roubaix op Paasdag 1896 – vandaar ook de bijnaam *La Pascale* – stond er 's avonds geen enkele Belg op het podium. En ook de daaropvolgende jaren speelden onze landgenoten amper een rol van betekenis. Pas in 1907 piepte er voor het eerst een 'flandrien' aan het venster. Cyrille Van Hauwaert, een reus van een vent die geen woord Frans sprak en dan maar antwoordde met de pedalen. Hij werd tweede, achter de Fransman Georges Passerieu. Een jaar later zorgde diezelfde Van Hauwaert voor de eerste Vlaamse zege en daarmee ook voor een snelle en tot op de dag van vandaag groeiende fascinatie vanuit deze contreien voor de Noord-Franse klassieker; zowel van renners als publiek. Jammer dat Van Hauwaert nergens een bronzen, marmeren of uit porfier opgetrokken stand- of borstbeeld kreeg langs een van de talloze kasseistroken in Noord-Frankrijk. Dat had hij wel verdiend, want wie nu op de dag van Parijs-Roubaix afzakt naar Carrefour de l'Arbre, het bos van Wallers of Mons-en-Pévèle hoort er bijna alleen maar Nederlands uit de mond van de duizenden Vlamingen die er – pintje in de hand, vlag in de aanslag – de doortocht van het peloton afwachten, intussen vol ontzag naar de kasseien starend en de wielergeschiedenis opzuigend die deze stenen in zich hebben opgeslagen. ■

---

## De Paris à Roubaix

### La puissance des pavés !

Jonas Heyerick

Wallers-Arenberg. Une froide journée de février. Il pleut des cordes et le ciel est d'encre. Le paysage ressemble à un tableau tout en teintes gris cendre, égayées seulement par le brun sordide de métal rouillé et de briques. Sur la gauche : les barrières d'un passage à niveau. Derrière : un ancien bâtiment minier. L'image parfaite du nord de la France. D'autant plus qu'à l'extrémité droite de ce même paysage se distingue un panonceau : *Drève des Boules d'Hérin*. Et juste en dessous, entre parenthèses : *pavé d'Arenberg*. La voilà donc, cette *forêt de Wallers-Arenberg*, ou encore le bois de Wallers, le secteur pavé le plus mythique de la grande classique cycliste Paris-Roubaix : 2400 m d'une chaussée épouvantable sortie tout droit d'un décor médiéval. L'accueil est assuré par une stèle en l'honneur de Jean Stablinski, le coureur franco-polonais, né Jean Stablewski et naturalisé par la suite, qui sut conquérir les cœurs des supporters cyclistes français grâce à ses victoires au Tour d'Espagne, à Paris-Bruxelles et à la toute première Amstel Gold Race. Sans oublier son titre de champion du monde en 1962. Et pourtant, malgré cette stèle aux portes en porphyre d'un bout d'enfer, Stablinski n'a jamais remporté Paris-Roubaix. S'il avait bien le gabarit pour affronter les pavés, il n'a jamais fait mieux qu'une septième place en 1964. Il faut donc chercher ailleurs que dans ses prestations dans l'Enfer du Nord la raison de l'emplacement de ce mémorial. Heureusement, il a suffi de farfouiller un peu dans les archives de la course pour apprendre que c'est Stablinski qui a attiré l'attention de l'organisateur de l'époque, Jacques Goddet, sur l'existence de ce secteur pavé mythique. À quatorze ans, Stablinski avait travaillé à la fosse d'Arenberg, gardant des mains noueuses comme un souvenir durable de ces longues journées passées dans la poussière de charbon. Il n'avait jamais oublié cette trouée sombre et presque fantomatique couverte de pavés anguleux dans la forêt de Wallers-Arenberg. C'est ainsi que la « reine des classiques » est pour la première fois passée dans « le bois » en 1968. Le vainqueur de cette édition fut – qui d'autre ? – Eddy Merckx. Depuis, les pavés de la Trouée (ou Tranchée) font partie du patrimoine mondial, du moins pour les amateurs de courses. Mentionnez donc ce nom en présence d'Américains, d'Anglais, d'Australiens et de Néo-Zélandais : s'ils s'intéressent tant soit peu au cyclisme, ils connaîtront l'endroit. Dès lors, il est parfaitement logique d'avoir récompensé Stablinski d'une jolie stèle. C'est lui qui a fait connaître ce village de par le monde, grâce aux pavés dans la forêt.

Cela vaut d'ailleurs pour les pavés de toute cette région, c'est-à-dire le no man's land entre Valenciennes et Lille, bien encastré entre l'A21 de Valenciennes à

Lens et la frontière franco-belge. Cysoing, Orchies, Mons-en-Pévèle, Gruson, Hem, Haveluy, Wannehain... Villages informes sans trop d'histoire. Sauf pour ceux que viennent hanter en rêve les Roger De Vlaeminck, Johan Museeuw, Tom Boonen et autres ; sauf pour ceux qui s'installent tous les dimanches après-midi du mois d'avril devant la télé – café et éclairs au chocolat à portée de main – pour ne pas rater une seconde des grandes classiques de printemps ; sauf pour ceux qui ressentent envers les pavés du Nord une crainte respectueuse. Car chacun de ces villages jouit du privilège immense d'abriter un tronçon de chaussée préhistorique. L'organisateur ASO ne s'est pas laissé prier pour les intégrer dans le parcours entre Compiègne – point de départ de la course au lieu de Paris depuis 1968 – et Roubaix. Résultat : des villages tels que Cysoing et Orchies se métamorphosent un dimanche par an en des lieux de pèlerinage pavés d'innombrables drapeaux et arrosés de flots de bière, où fourmillent les dévots du dérailleur et les adorateurs du grand braquet. Car c'est précisément la rudesse des secteurs pavés qui a fait de Paris-Roubaix la course la plus mythique au monde. Ou comme l'a dit Jacques Goddet : « la dernière forme survivante de folie que les coureurs aient à subir ».

Pourtant dans les premières années de Paris-Roubaix – à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle – ces mêmes pavés ne faisaient pas du tout figure de symbole pour cette course classique. À cette époque en effet, les coureurs passaient sur les pavés chaque fois qu'une course se déroulait dans cette région, soit en pays flamand ou dans le nord de la France. Il ne s'agissait pas de rendre les courses plus dures ou plus exigeantes, il n'existait tout simplement pas d'autres routes que ces chaussées, outre des chemins de sable ou de gravier transformés en bourbiers dès qu'il tombait quelques gouttes de pluie.

Le changement radical est survenu dans les années soixante. Un peu partout, les conseils municipaux décidèrent d'asphalter les secteurs pavés sur leur territoire et les effets s'en firent ressentir sur-le-champ. Les courses devinrent plus rapides, moins dures, et du coup toutes plus ou moins semblables. Lorsque Peter Post fut le premier Néerlandais à remporter Paris-Roubaix en 1964 à une vitesse record de 45 km/heure et que l'année d'après on ne compta plus qu'à peine 22 km de pavés dans le parcours, Paris-Roubaix avait pris de plus en plus l'allure d'une version printanière de la classique pour sprinteurs Paris-Tours. Même chose d'ailleurs pour le Tour des Flandres. Les organisateurs en eurent ras-le-bol, ils voulurent se réapproprier 'leur' course et lui rendre son caractère propre. Tandis que le Tour des Flandres décida d'aller tourner en rond dans les Ardennes flamandes avec une succession rapide de quelques ascensions toutes brèves mais raides, la classique de l'Enfer joua à fond la carte des quelques kilomètres de pavés de plus en plus rares en privilégiant le principe : plus les pavés sont en mauvais état, mieux ça vaut pour la course. Ce fut le bon choix. Paris-Roubaix reconquit son rang d'exception et ses pavés devinrent le symbole d'une course

que les Anglais et les Américains appellent si joliment 'the Hell of the North'. Mais qu'on ne s'y trompe pas : même cette appellation n'a rien à voir avec ces satanés pavés. En fait, ce sont quelques journalistes traversant peu de temps après la Première Guerre mondiale le nord de la France dévasté et détruit par les obus et les bombardements, qui inventèrent ce nom. Il ne restait qu'à peine un arbre debout et pas la moindre habitation, les routes étaient quasiment impraticables. Sans en avoir conscience, ils affublèrent donc le décor de Paris-Roubaix d'un surnom qui correspondait parfaitement à la réalité de la course.

Et c'est donc dans cet *Enfer du Nord* que des stèles ou des statues sont érigées pour saluer les héros intrépides du vélo, dont les exploits font connaître dans le monde entier les routes pavées et les villages qui en constituent le décor. Que le Néerlandais Hennie Kuiper, par exemple, ait une stèle le représentant dans le village de Hem, n'est pas le fruit du hasard. C'est là, à six kilomètres de l'arrivée, que se situe le secteur pavé où Kuiper a déjanté et crevé alors qu'il était seul en tête. Les images montrant un Kuiper fou de rage jetant son vélo à terre et battant désespérément de ses mains engourdies dans l'espoir de faire arriver plus vite la voiture suiveuse de son équipe avec une roue de rechange, ont fait le tour du monde. Que Kuiper ait finalement réussi à rester de justesse hors d'atteinte de ses poursuivants, a certainement contribué à forger la légende de cette journée. Ces pavés de Hem – qui n'ont même pas la réputation d'être particulièrement durs ou traîtres – ont d'ailleurs été les témoins d'autres épisodes marquants de l'histoire du cyclisme. En 2004, un Johan Museeuw âgé de trente-huit ans décida de se risquer une toute dernière fois dans l'Enfer. Ce jour-là, sur la ligne de départ, le Lion n'avait qu'une seule idée en tête : une quatrième victoire et par là même égaler l'illustre record de Roger De Vlaeminck 'Monsieur Paris-Roubaix'. Et Museeuw donna en effet très longtemps l'impression qu'il allait réussir cet exploit. Jusqu'à ce que ce routier, taciturne et issu de la terre des polders de Flandre-Occidentale, aborde à 6 km de l'arrivée la section pavée de Hem et que les dieux de la course décident que non, en fin de compte, ils ne lui accorderaient pas ce quatrième pavé. Fonçant sur une étroite bande de macadam en bordure des pavés, l'homme venu de Gistel roula dans un petit trou et entendit soudain le sifflement tant redouté : crevaison ! Adieu victoire ! Adieu record ! Demandez donc encore aujourd'hui à Museeuw d'indiquer cet endroit maudit à Hem et il n'hésitera pas une seconde. « Là ! » Les pavés... Ils comblent sans peine le moindre trou de mémoire.

Les pavés peuvent faire sacrement mal aussi ! Souvenons-nous de feu Philippe Gaumont, l'ex-équipier modèle d'également feu Frank Vandembroucke, ou encore du même Johan Museeuw. Tous deux firent une chute sur les maudites pierres de la forêt de Wallers-Arenberg. Pour Gaumont, la chute se solda par une fracture du fémur, pour Museeuw par une fracture de la rotule, compliquée par



une infection maligne voire mortellement grave qui lui fit frôler l'amputation de la jambe. Mais Museeuw était un battant. Deux ans après, leader de la célèbre équipe Mapei, il franchit une nouvelle fois en vainqueur la ligne d'arrivée du légendaire vélodrome de Roubaix. On le revoit, la tête ceinte d'un bandana, le visage recouvert d'une épaisse couche de poussière et levant une jambe en l'air, pointant avec ostentation ce genou ravagé. Tout le monde comprit ce que Museeuw voulait dire : « Les pavés n'ont pas eu raison du Lion. » Au contraire ! Ils n'ont fait que propulser son statut de héros vers des sommets exceptionnels. Car c'est ce que font les pavés. Ils fabriquent des héros. Ils cassent tout au plus un amour-propre. Ou une jambe. Parfois une carrière.

Chacun des secteurs pavés dans la région de Roubaix connaît sa part d'histoire du cyclisme. Les histoires d'antan et d'aujourd'hui y foisonnent, bien que parfois enfouies sous une épaisse couche de gadoue ou de feuilles à moitié pourries ou encore dans les interstices béants entre les gros pavés. L'histoire y est d'ailleurs plus souvent marquée par le drame que par le triomphe. Pour un Leif Hoste, par exemple, qui vit s'envoler la chance de l'unique grande victoire de sa carrière parce qu'un drapeau flamand s'enroula dans sa roue alors qu'il passait sur les pavés de Cysoing. L'incident ne lui valut pas de stèle, d'autant plus que Cysoing avait déjà son héros : Gilbert Duclos-Lassale, un des prototypes du guerrier des pavés. *Gibus* rêvait depuis toujours de brandir le pavé de la victoire sur l'aire centrale du vélodrome. Par deux fois, il avait frôlé la victoire dans sa jeunesse, mais ce n'est que vers la fin de sa carrière – dans le temps additionnel en quelque sorte – que Duclos-Lassale réussit à réaliser son rêve. Par deux fois, et même deux fois successivement, à 37 et 38 ans. Les habitants de Cysoing trouvèrent là une raison suffisante pour rebaptiser leur tronçon de pavés en Pavé Duclos-Lassale. Des pavés assurant la vie éternelle. Une possibilité comme une autre. C'est pourquoi il est regrettable qu'il n'y ait pas la moindre stèle dédiée au cyclisme au carrefour de l'Arbre qui constitue, avec la forêt de Wallers et Mons-en-Pévèle, le saint triptyque des secteurs cinq étoiles dans la classique de l'Enfer du Nord. Ce fameux *secteur numéro quatre* très redouté est en effet un endroit qui a vu éclore suffisamment de héros ou d'antihéros de la course. Le prolongement de la rue de Cysoing, une petite route toute banale dans le village de Camphin-en-Pévèle, tourne à gauche et se transforme en sentier parsemé au petit bonheur la chance de quelques pierres biscornues par les dieux du cyclisme installés sur leur nuage. C'est sur ce terrible tronçon pavé que Johan Vansummeren laissa derrière lui ses derniers adversaires en 2011. Ce qui lui valut un pavé et une demande en mariage sous l'œil des médias internationaux. Le carrefour de l'Arbre, c'est aussi ce chemin pourri où Eddy Planckaert vit lui échapper le 9 avril 1989 une victoire quasiment assurée quand il dérapa dans un virage. Il franchit la ligne d'arrivée en pleurant toutes les larmes de son corps et il fallut le consoler comme on le fait avec un gamin auquel les grands ont volé ses bonbons.

Mais les fans du cyclisme le comprenaient. Eddy venait de dépasser la trentaine et il n'avait de nouveau pas gagné l'épreuve qui lui tenait le plus à cœur. Comme si les pavés lui imposaient la loi du plus fort. Mais non ! L'année suivante, le gamin de Nevele revint et remporta la course après un sprint final au cordeau avec Steve Bauer. Le pavé qu'il gagna ce jour-là trône encore toujours sur la cheminée du gîte avec chambres d'hôtes qu'il exploite avec sa famille dans les Ardennes. C'est d'ailleurs la seule référence à la carrière d'Eddy qu'on retrouve là-bas. Le pavé comme unique souvenir.

Je n'ai pas la moindre idée de l'endroit où se cachent actuellement les quatre pavés de Roger De Vlaeminck, mais je ne serais pas étonné d'apprendre que la poussière les recouvre lentement quelque part dans son grenier. Car Monsieur Paris-Roubaix n'aime pas la France. À cause du chauvinisme français, ne cesse-t-il de répéter. Et parce qu'il trouve les Français peu aimables. C'est la raison pour laquelle *Vlaeminck* (le Flamand) n'a participé que trois fois au Tour de France, préférant ensuite systématiquement le Giro (d'Italie). C'est la raison pour laquelle *le Gitan* n'a jamais passé ses vacances en France. Et c'est encore la raison pour laquelle De Vlaeminck se retrouvait presque malgré lui au départ de la classique de l'Enfer du Nord. Roger pousse un profond soupir si on lui demande comment il est possible de remporter quatre fois une course dont on rechigne à prendre le départ. Et il ne manquera pas d'ajouter qu'il aurait préféré de loin avoir remporté quatre fois le Tour des Flandres. Ou *Il Lombardia*, car l'Italie, ça oui, il l'aimait bien. Il y adorait le beau temps, la gentillesse des gens, la cuisine savoureuse et les jolies femmes.

Quoi qu'il en soit, Paris-Roubaix semblait écrit pour lui et il prenait donc le départ. Car si Roger avait bien appris une chose au cours de sa carrière, c'est qu'un coureur ne choisit pas toujours ses courses. Parfois, c'est la course qui choisit son coureur. Et Paris-Roubaix avait choisi *Tsjeete*. De Vlaeminck ne roulait pas sur les pavés, il volait. Le spectateur regardant De Vlaeminck sur les pavés de l'Enfer du Nord s'étonnait de ne pas voir un rude et robuste Flandrien, mais une ballerine pleine de grâce, dansant d'un pavé à l'autre. Sur ses boyaux en guise de chaussons. Une culotte doublée de peau de chamois en guise de tutu. Parfois, les pavés invitent au rêve.

Roger De Vlaeminck, Eddy Planckaert, Johan Museeuw, Johan Vansummeren... Ce ne sont que quelques-uns des nombreux vainqueurs belges de cette grande classique. Il y a actuellement 55 victoires au compteur des Belges, un chiffre qui dépasse celui des Français (30) et des Italiens (11) réunis. Dès lors, pas de scrupules à qualifier Paris-Roubaix de course belge – il y a même des Wallons au tableau d'honneur. Pourtant, à ses débuts, la classique de l'Enfer du Nord n'était pas du tout teintée de noir-jaune-rouge. À l'arrivée de la première édition à Pâques 1896 – de là son autre surnom *La Pascale* – on ne décela pas le moindre

Belge sur le podium. Et aucun ne joua un rôle de quelque importance dans les années suivantes. Il fallut attendre 1907 pour qu'un premier 'Flandrien' fasse tant soit peu parler de lui. Cyrille Van Hauwaert était un colosse qui ne parlait pas un mot de français et se contentait de répondre par des coups de pédale. Il remporta cette année-là la deuxième place, derrière le Français Georges Passerieu. Mais l'année d'après, ce même Van Hauwaert offrit à la Flandre sa première victoire, déclenchant ainsi une flambée d'enthousiasme et de fascination, sentiments qui ne cessent de croître encore aujourd'hui en Belgique pour cette classique dans le nord de la France. Tant parmi les coureurs que dans le public. Dommage que Van Hauwaert ne soit pas commémoré par l'une ou l'autre stèle ou buste en bronze, marbre ou porphyre, quelque part près d'un de ces innombrables secteurs pavés dans le nord de la France. Il l'aurait bien mérité, car en descendant aujourd'hui un jour de Paris-Roubaix vers le carrefour de l'Arbre, la forêt de Wallers ou Mons-en-Pévèle, on n'y entend presque parler que néerlandais par les milliers de Flamands qui patientent – une chope à la main et le drapeau en joue – en attendant le passage du peloton, le regard plein de déférence fixé sur la chaussée cahoteuse et buvant l'histoire cycliste dont sont imprégnés les pavés. ■ (Traduit du néerlandais par Michel Perquy)