



## PLAN LOCAL D'URBANISME

---

### PIECE 6.1.D : ZPPAUP STATION DE SKI LA MONGIE

MARS 2010  
N° 4 32 0298



---

#### AGENCE DE PAU

BUREAUX DE PAU : HELIOPARC - 2, AVENUE PIERRE ANGOT - 64053 PAU CEDEX 9 - TEL. 05 59 84 23 50 - FAX 05 59 84 30 24  
BUREAUX D'ANGLET : 6 RUE DU MOULIN DE BRINDOS - ZONE DE MAIGNON - 64600 ANGLET - TEL. 05 59 31 41 56 - FAX 05 59 3120 30

# Z.P.P.A.U.P. DE LA MONGIE



## PRESENTATION GENERALE DIAGNOSTIC

**Janvier 2009**

# SOMMAIRE

<a href="#">Introduction.....</a>	<a href="#">3</a>
<a href="#">Cadre législatif réglementaire.....</a>	<a href="#">4</a>
<a href="#">Situation géographique, administrative et foncière de La Mongie.....</a>	<a href="#">5</a>
<a href="#">Site de La Mongie et site classé du Pic du Midi de Bigorre.....</a>	<a href="#">7</a>
<a href="#">Paysage et modelé.....</a>	<a href="#">13</a>
<a href="#">L'eau.....</a>	<a href="#">14</a>
<a href="#">Les pentes du terrain.....</a>	<a href="#">14</a>
<a href="#">La végétation.....</a>	<a href="#">15</a>
<a href="#">Un peu d'histoire : le nom de La Mongie.....</a>	<a href="#">15</a>
<a href="#">La Mongie à travers l'histoire .....</a>	<a href="#">18</a>
<a href="#">Une vocation est en train de naître : La Mongie et la pratique du ski.....</a>	<a href="#">18</a>
<a href="#">Une opportunité pour la future station.....</a>	<a href="#">24</a>
<a href="#">Un domaine skiable aux multiples facettes.....</a>	<a href="#">24</a>
<a href="#">Un projet d'ensemble voit le jour.....</a>	<a href="#">33</a>
<a href="#">Les constructions aujourd'hui.....</a>	<a href="#">34</a>
<a href="#">    LA MONGIE – Vue sud - nord.....</a>	<a href="#">38</a>
<a href="#">Les enseignes.....</a>	<a href="#">39</a>
<a href="#">Le stationnement des véhicules.....</a>	<a href="#">39</a>
<a href="#">Conclusion.....</a>	<a href="#">40</a>

## Introduction

La souplesse de la démarche qui caractérise l'élaboration de la ZPPAUP permet d'instaurer un dialogue entre l'Etat, garant de la protection du patrimoine national, naturel et construit et la commune responsable de l'Urbanisme sur son territoire.

La ZPPAUP est un outil de gestion du patrimoine local, bâti ou naturel, utilisé dans la perspective d'un développement local durable.

Elle a pour objectif de favoriser des formes urbaines qui vont dans le sens de la mise en valeur des caractéristiques spécifiques de chacun des secteurs et de proscrire tous les projets sans lien logique.

La ZPPAUP fixe les principes d'urbanisation de la station. Le PLU fixe les règles quantitatives qui peuvent évoluer à l'intérieur de ces principes.

Les dispositions de la ZPPAUP seront annexées au P.L.U en cours d'élaboration.

Les épannelages sont exprimées en nombre de niveaux dans le but de conserver une identité, ce qui permet de donner un profil urbain adapté, et de moduler en fonction des secteurs.

Les alignements ne sont pas mesurés en distance précise par rapport à la voie. C'est un principe de retrait ou d'alignement qui s'appuie sur l'existant pour garder une identité dans chaque secteur.

Le document graphique qui accompagne le règlement délimite le périmètre de la zone qui est d'un seul tenant.

## Cadre législatif réglementaire

### Lois :

- loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat – Section II – De l'urbanisme et de la sauvegarde du patrimoine et des sites.
- loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques.

### Décrets :

- décret n°84-304 du 25 avril 1984 relatif aux zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager.
- décret n°99-78 du 5 février 1999 relatif à la commission régionale du patrimoine et des sites et à l'instruction de certaines autorisations de travaux.
- décret n°2007-487 du 30 mars 2007 relatif aux monuments historiques et aux zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

### Circulaires :

- circulaire n°85-45 du 1<sup>er</sup> juillet 1985 relative aux zones de protection du patrimoine architectural et urbain.
- circulaire n°95-23 du 15 mars 1995 relative aux instruments de protection et de mise en valeur des paysages.

## **Situation géographique, administrative et foncière de La Mongie**

Située au cœur des Monts de Bigorre, dans le département des Hautes-Pyrénées, la station de La Mongie se trouve sur le territoire administratif de la commune de Bagnères-de-Bigorre dont le centre est situé à 24,5 kilomètres de la station.

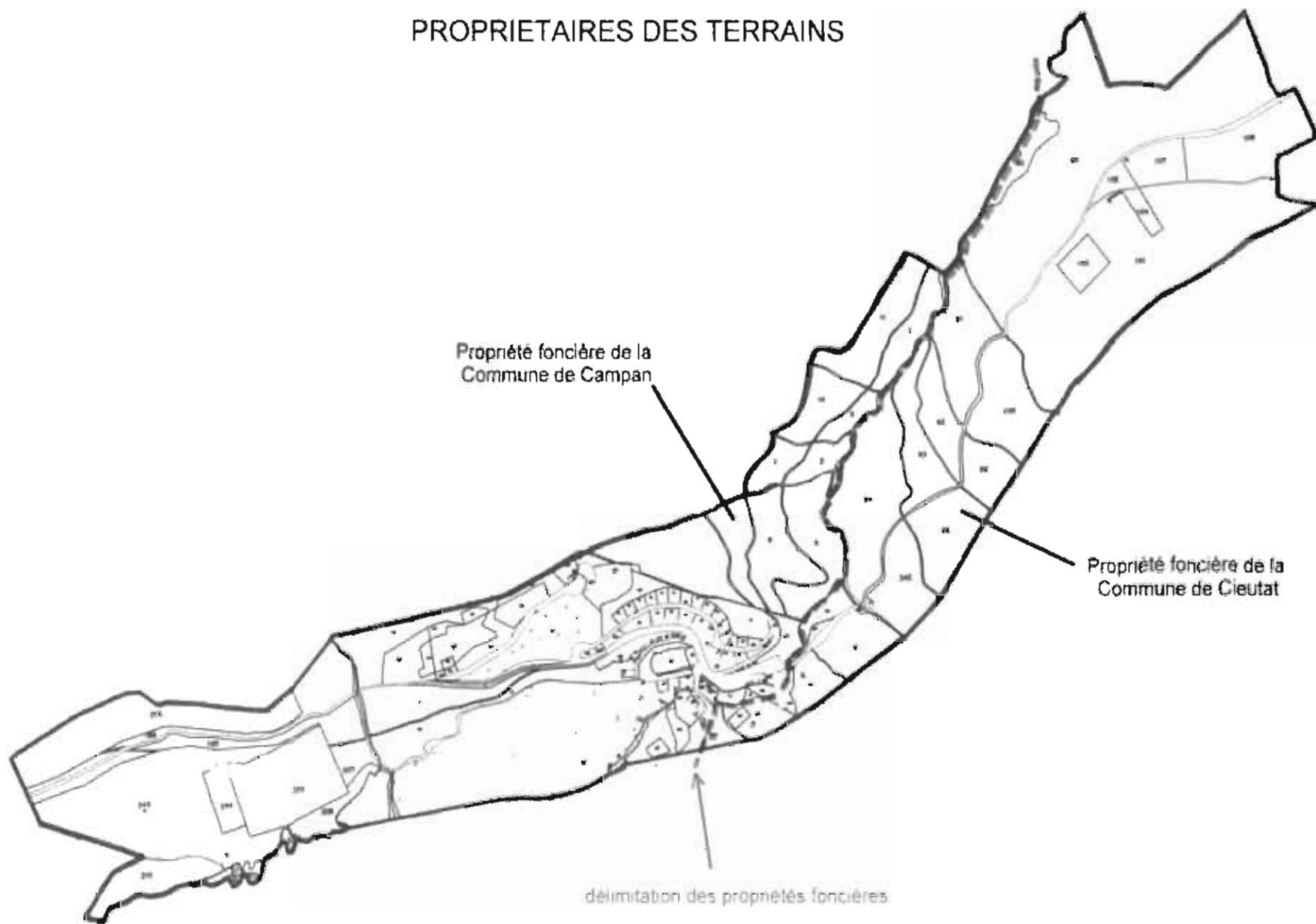
La propriété foncière sur la station est partagée essentiellement entre 2 communes : Campan pour 85%, Cieutat pour 15% (voir plan page suivante).

Ces deux communes valorisent leur foncier en accordant des baux à longs termes pour la construction des remontées mécaniques, plus généralement pour l'exploitation du domaine skiable mais aussi pour permettre des constructions immobilières.

La commune de Bagnères de Bigorre assurant la responsabilité administrative, autorisation d'urbanisme, déneigement, incendie et secours et aussi la sécurité du domaine skiable.

La commune de Bagnères-de-Bigorre possède un bail sur une emprise foncière qui correspond au site baptisé « la grenouillère ». Il s'agit d'un terrain plat ceinturé au Nord par l'arc commercial et bordé au Sud par la rue du Pic d'Espade. Espace de transition entre la partie construite en escaliers et le départ de plusieurs remontes pentes, sa topographie le prédispose à recevoir un projet urbain ayant pour vocation une requalification de la perception première de la station. Ce projet est en cours de finition.

EMPRISE DE LA Z.P.P.A.U.P.  
PROPRIETAIRES DES TERRAINS



## **Site de La Mongie et site classé du Pic du Midi de Bigorre**

La Mongie se trouve à une altitude de 1745 m, à l'entrée d'une haute vallée, large, en moyenne de 400 m et qui remonte sur un kilomètre vers l'Ouest en direction du col du Tourmalet. Cette vallée, d'origine glaciaire se présente sous la forme d'un vaste cirque creusé en forme d'auge dont le relief s'étage en une succession de replats, parsemés, par endroits d'éboulis d'origine morainique. L'entrée de la vallée est barrée par un verrou glaciaire derrière lequel a été édifiée l'actuelle station. Celle-ci s'est développée à partir du hameau de la « Mougua », sur le versant Est du col du Tourmalet, au Sud du Pic du Midi de Bigorre.

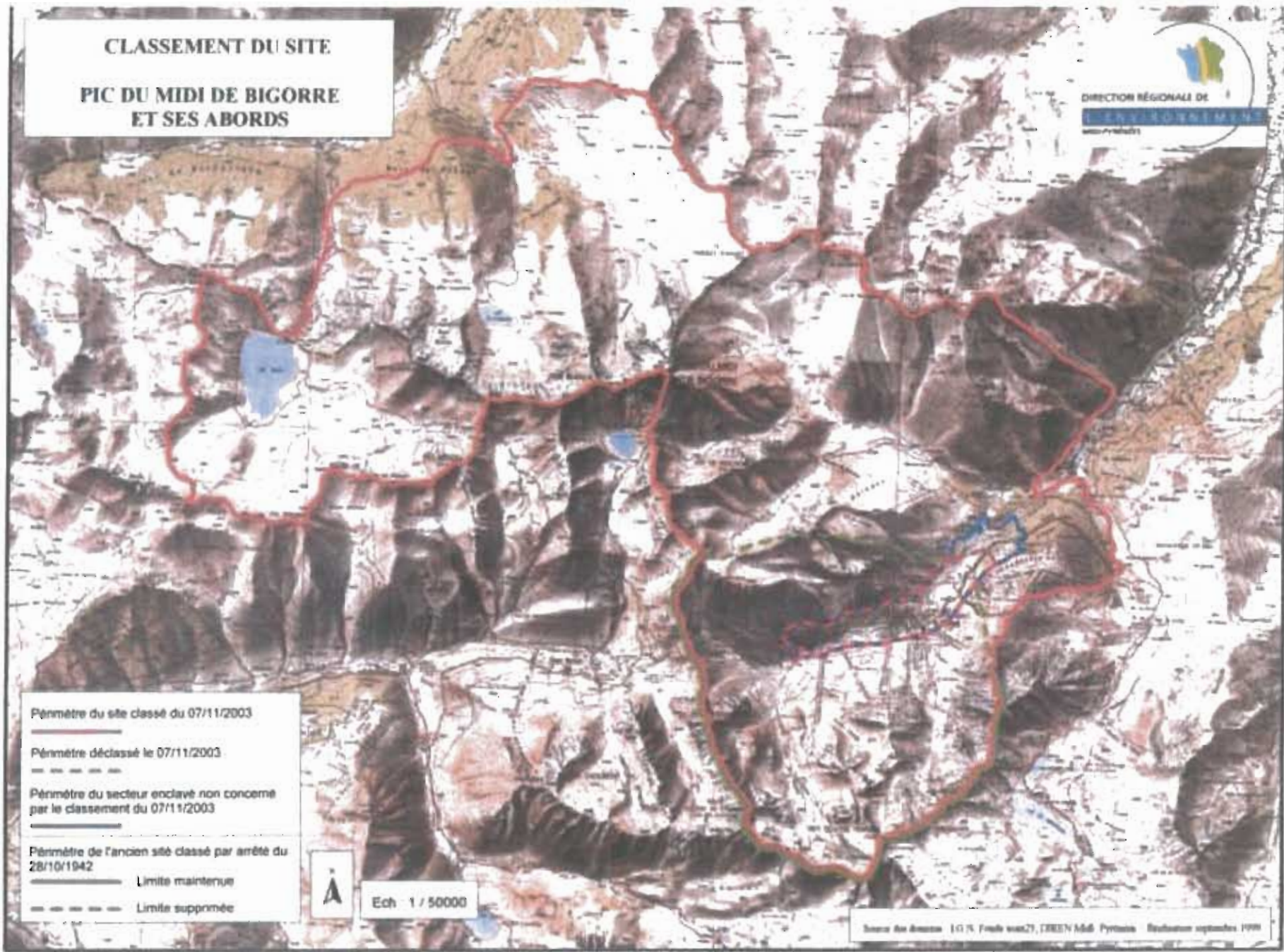
Le site classé du Pic du Midi et ses abords (décret du 7/11/2003) qui concerne une partie des territoires administratifs de Bagnères de Bigorre, Beaucens, Campan d'une superficie de 5 085 hectares, a modifié l'emprise de l'ancien site classé du col du Tourmalet (décret du 28/10/1942) et a exclu de son périmètre le centre urbain de la station. Il met en place sur cette emprise une ZPPAUP afin de garder une cohérence, un regard sur ce territoire, un suivi de son développement, de son aménagement urbain et paysager.

Considérant que la conservation du site du Pic du Midi et de ses abords présente un intérêt général au sens de l'article L.341-1 du code de l'environnement, le décret du Conseil d'Etat du 07 novembre 2003 a classé, parmi les monuments naturels et les sites des Hautes-Pyrénées, l'ensemble formé par le site du Pic du Midi de Bigorre et de ses abords, à l'exclusion de l'ensemble urbanisé de La Mongie, sur le territoire des communes de Bagnères-de-Bigorre, Beaucens et Campan, d'une superficie de 5085 hectares.

Le dossier d'enquête administrative relatif au classement du site du Pic du Midi de Bigorre et de ses abords, précise, que l'exclusion de la partie urbaine de La Mongie, est l'illustration « d'une démarche relativement exceptionnelle qui résulte d'une volonté d'exclure de l'ensemble du site proposé au nouveau classement une zone urbaine sans aucune qualité architecturale et plutôt incongrue dans un site naturel de qualité ».

Il est aussi à noter qu'il existe des zones d'avalanches qui justifient actuellement la mise en place d'un système de protection. Ces zones d'avalanches se situent sur le versant Est du Pic de Pene Blaque, sur le versant Sud du pain de Sucre et au Nord de l'actuelle station.

**CLASSEMENT DU SITE  
PIC DU MIDI DE BIGORRE  
ET SES ABORDS**

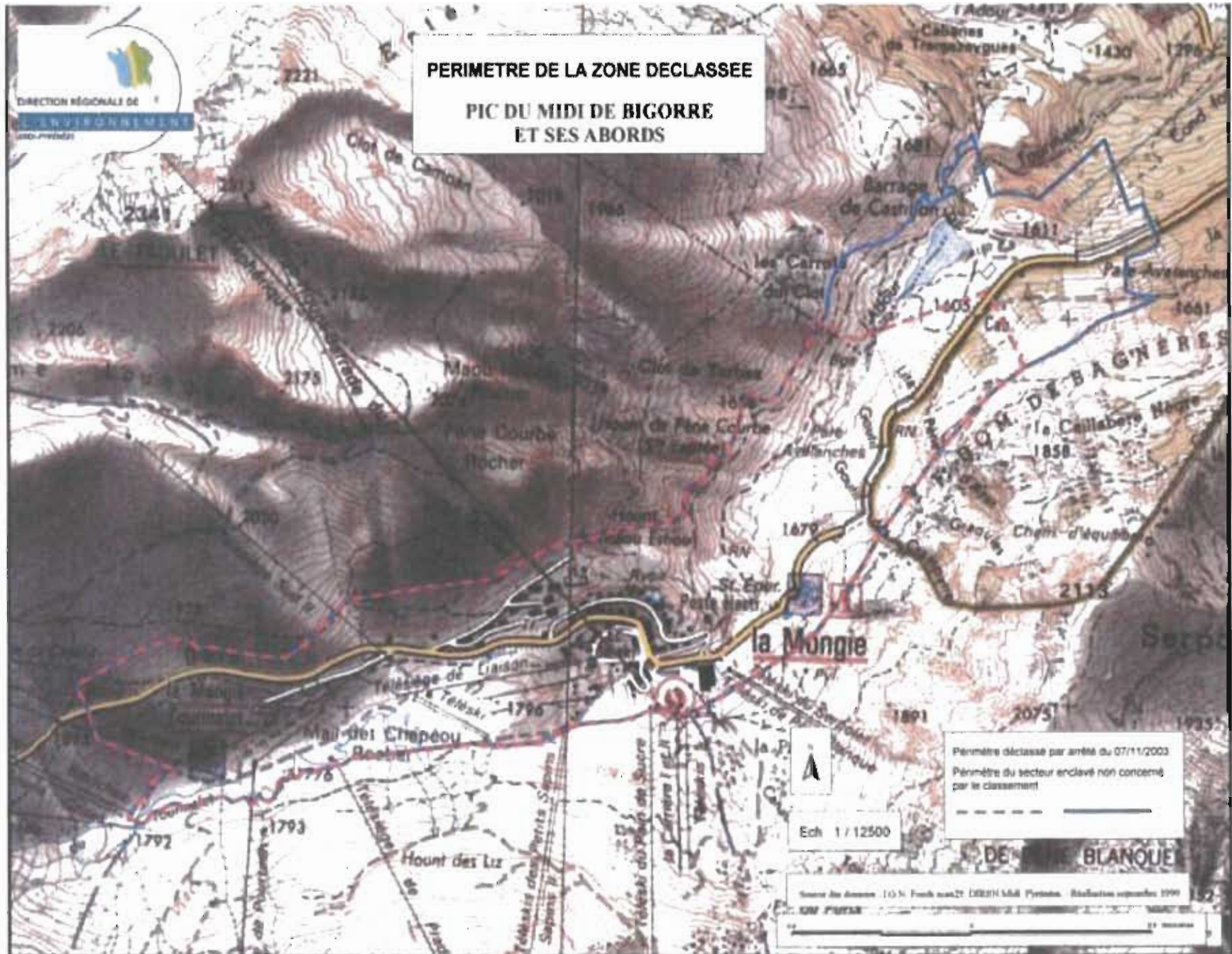


Périmètre du site classé du 07/11/2003  
Périmètre déclassé le 07/11/2003  
Périmètre du secteur enclavé non concerné par le classement du 07/11/2003  
Périmètre de l'ancien site classé par arrêté du 28/10/1942  
— Limite maintenue  
- - - Limite supprimée

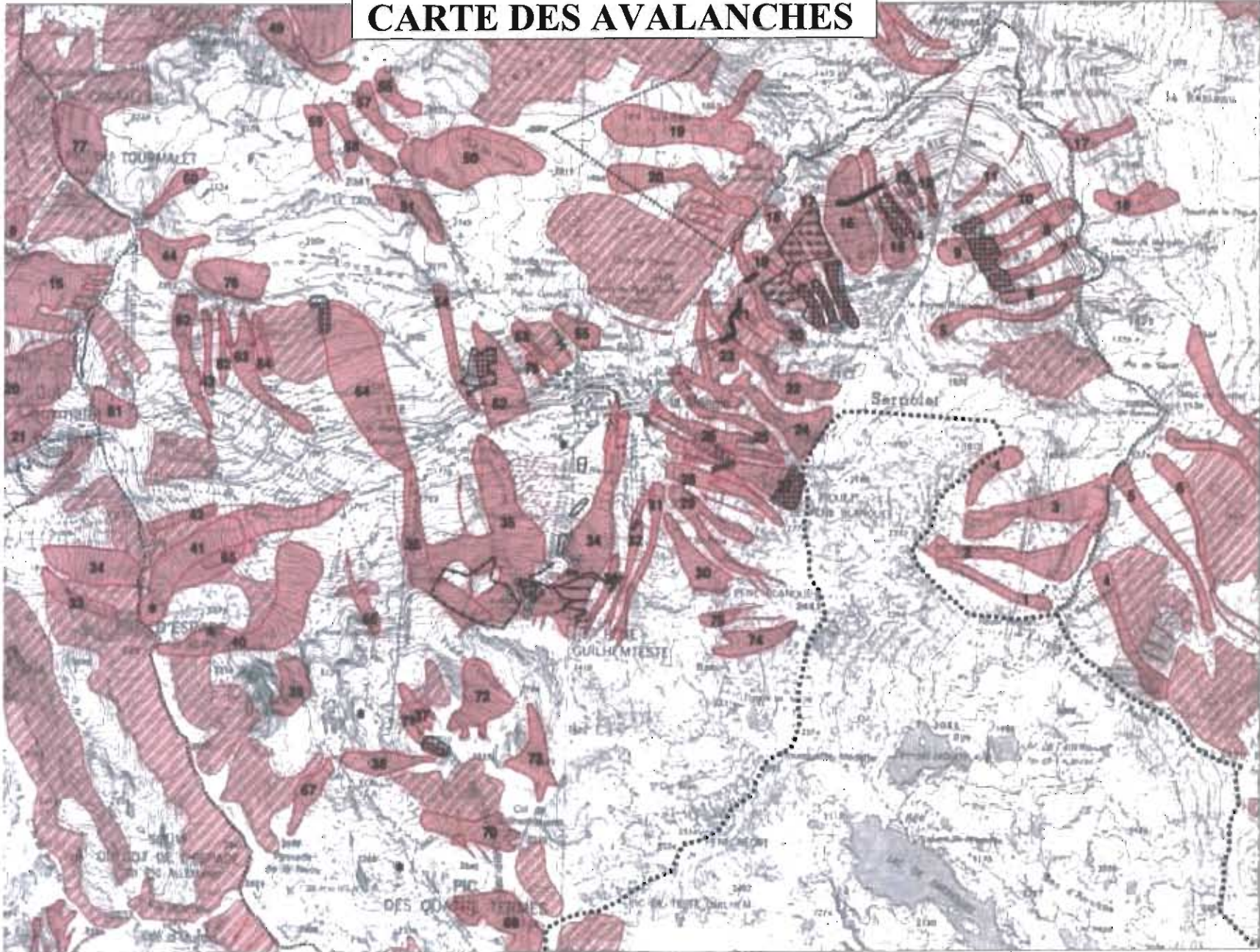


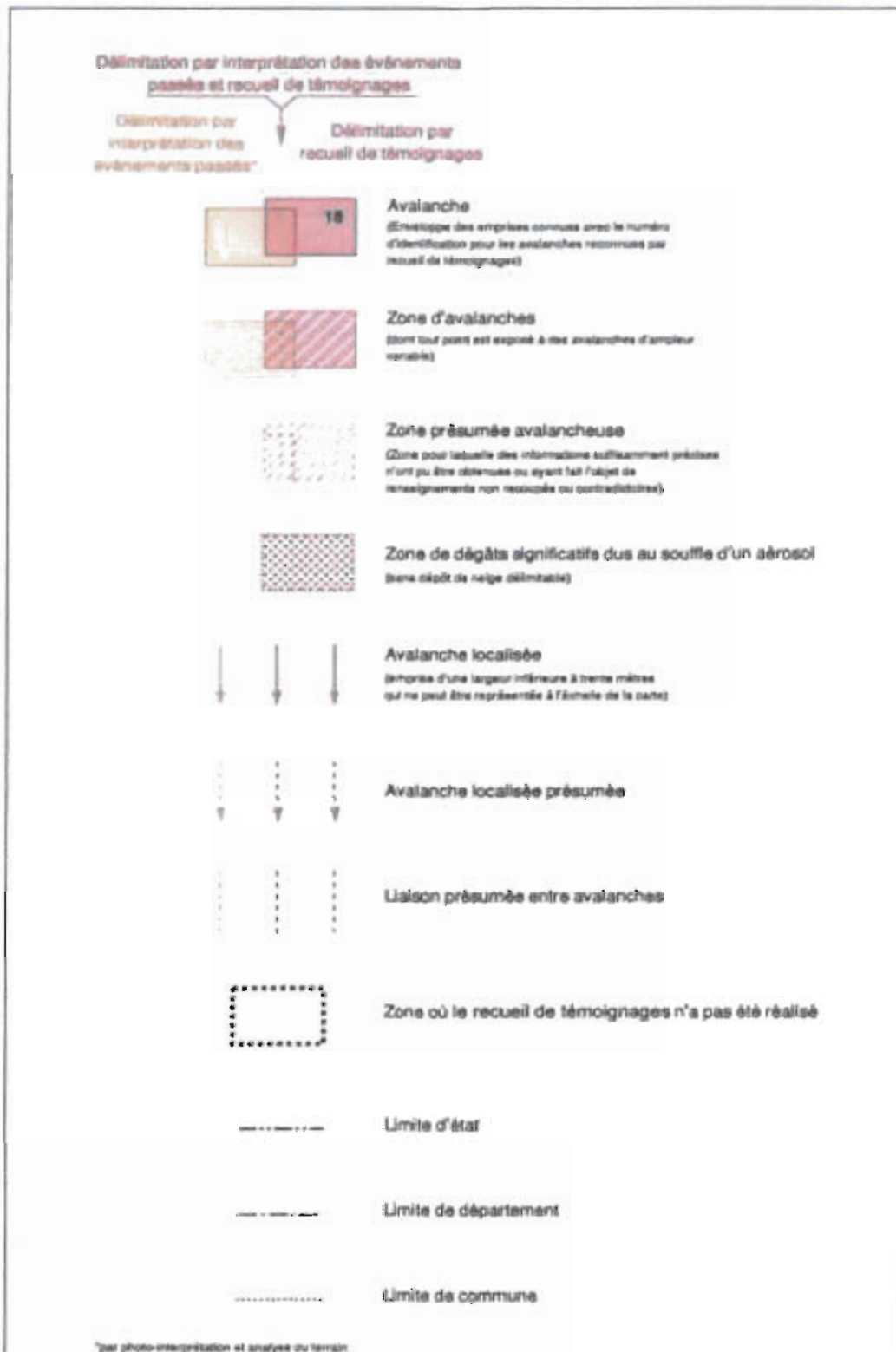
Ech 1 / 50000

Source des données : IGN, Fonds 1:50000, DREEM Midi-Pyrénées. Révision septembre 1999



# CARTE DES AVALANCHES





Légende de la CLPA : avalanches

## **Paysage et modelé**

La station de la Mongie est dominée par le Pic du Midi de Bigorre qui culmine à 2877 m d'altitude surpassant ainsi tous les sommets environnants :

- le Taoulet 2300 m
- le Pic du Tourmalet 2467 m
- le Pic d'Espade 2461 m
- le Pic Contade 2 710 m
- le Pic des Quatre Termes 2 724 m
- le Pain de Sucre 2 350 m
- le Pic de Pene Blaque 2 475 m.

L'ensemble du paysage est grandiose ; il est aussi attractif, non seulement pour les sportifs mais aussi pour les amoureux de la montagne qui peuvent monter jusqu'au Pic du Midi de Bigorre à partir de la gare du téléphérique implantée dans la station.

## L'eau

L'Adour qui prend sa source au pied du Tourmalet, coule dans le fond de la vallée. Au niveau de la station, le fleuve Adour a été canalisé ce qui porte grandement atteinte à l'image de « l'eau claire, tumultueuse et sauvage » de la montagne. Si des mesures de protection contre les flux torrentiels sont nécessaires et indispensables, il conviendrait d'utiliser la traversée de la station par l'Adour comme un facteur valorisant du paysage.

## Les pentes du terrain

La majorité des pentes des terrains de la station est importante. Celles comprises entre 10 et 25 % sont principalement localisées au Sud de l'Adour et constituent la zone d'arrivée des pistes . Il en existe aussi au Nord de l'agglomération sur une zone de replat surplombant la station mais de faible importance.

Les seules pentes inférieures à 10 % se trouvent au Sud de l'Adour au pied des champs de neige. Par contre, au Nord de la route, à proximité de la station actuelle, de nombreuses pentes sont supérieures à 50 % et seraient difficilement constructibles.

Ainsi, l'urbanisation de la Mongie s'est faite en intégrant la contrainte des pentes. Leur présence et leur importance induisent des lectures diverses du paysage naturel et construit, en fonction de l'endroit où se trouve l'observateur. Les constructions créent plus qu'en terrain plat, des obstacles à la vue ; les ruptures d'alignement des constructions génèrent des percées visuelles plus ou moins heureuses. La topographie du terrain se conjugue à l'échelle du bâti pour occulter ou mettre en valeur les perspectives paysagères. C'est donc sur le couple « topographie – échelle » ou « pente du terrain – construction » qu'il conviendra d'intervenir dans les recommandations, pour faire évoluer la perception que l'on pourra avoir, à terme, de l'intérieur de la station.

## La végétation

La notion de paysage intègre aussi la végétation. Ici, en dehors de la flore de haute montagne, la végétation est particulière dans cette partie de la vallée de l'Adour et sur les pentes environnantes. Il y a peu boisement à l'exclusion de jeunes plantations en versant Nord du domaine skiable et au versant sud ; ceci contribue à rendre le site particulièrement âpre et chaud en été.

L'utilisation de la végétation comme élément constitutif du futur paysage de la station sera intégrée au chapitre des « recommandations. »

## Un peu d'histoire : le nom de La Mongie

Le nom de La Mongie est inséparable de l'histoire de cette douzaine d'hommes, venus de Clairvaux et qui demandèrent au Comte de Bigorre, Centuelle, un coin de terre au fond d'une vallée reculée. Ils se proposaient alors d'y élever des bestiaux. Le Comte leur concéda un terrain, vers le haut de l'Adour, au lieu-dit Cap-Adour ; c'était en 1136. Bientôt, Centuelle accordera aux nouveaux venus un droit de pacage dans la « Baronnie du Tourmalet » où les moines

exerceront une activité de bergers. Ils pratiquent la transhumance d'été et les cabanes de pierre sèche leur servent de monastère pour la belle saison.

Ce que veulent ces hommes, c'est fonder une abbaye qui sera reconstruite à Escaladiou. Ce sont des moines cisterciens. Leur patron entrera dans l'histoire sous le nom de Saint Bernard de Cîteaux.

Dans le pays, le peuple les appelle « les Monges ». Et c'est ainsi qu'une partie de la Baronnie du Tourmalet où les moines conduisent leurs troupeaux devint tout naturellement « la montagne des Monges » et un jour la Mougia, LA MONGIE.

Il ne reste pas grand chose du monastère de 1136, baptisé « Scala Dei », l'Echelle de Dieu. Seul subsiste le mur rectiligne d'une fondation importante sur un pré appelé « et plaa det counbent » à Grip pour lieu dit « Cabadur », le plateau du couvent, considéré encore, par des anciens comme « une terre bénite ». Pour des raisons mal connues, les cisterciens quittèrent la vallée de l'Adour en 1142 et s'installèrent à quelques kilomètres de Bagnères sur la route de Lannemezan, où fut construite la nouvelle Scala Dei qui donna son nom au pays, l'Escaladiou. Les moines gardèrent cependant leur cabane et leurs pâturages de la montagne du Tourmalet. Bien plus tard, en 1641, les moines affermèrent leur cabane et leurs pâturages du Tourmalet que tous les fermiers successifs firent fructifier avec grand talent.

En 1789, l'abbaye de l'Escaladiou et ses dépendances deviennent bien national puis mises aux enchères publiques et c'est ainsi que la terre des Monges devint propriété de la commune de Campan.



1934

## La Mongie à travers l'histoire

C'était par le Tourmalet que la vallée de Barèges communiquait le plus aisément avec le reste de la Bigorre mais il n'y avait pour communiquer avec la plaine qu'un sentier toujours dangereux. Ce n'est d'entre 1730 et 1746 qu'on aménagea le passage. En 1762, les accidents étaient encore si fréquents qu'on décida de construire une longue corniche ponctuée de 12 ponts praticable à pied ou à cheval. En 1844, à grand vacarme de mines et d'explosifs, on creusa l'ébauche de la route actuelle. Elle se présentait comme un sentier vite raviné par la fonte des neiges et était régulièrement dégradée par les pluies d'orages. Ce chemin qui ne ressemblait en rien à notre route actuelle, ni par son tracé ni par son état, vit passer des voyageurs célèbres, tous ravis par le site verdoyant de La Mongie aux sources de l'Adour.

Il faudra attendre 1902, pour voir la première paire de skis faire son apparition dans les Pyrénées et c'est en 1907 que Georges Ledormeur, infatigable marcheur des Pyrénées, franchit pour le première fois le Tourmalet à skis, reliant la vallée de Campan à celle de Barèges.

## Une vocation est en train de naître : La Mongie et la pratique du ski.

Après une longue période d'interruption des concours de ski dans les Pyrénées, les années 1920-21 coïncident un peu partout avec la reprise des Sports d'Hiver, tombés dans l'oubli, les années précédentes. Néanmoins, sur le site de la Mongie, ni club, ni municipalité, ni promoteur donnent le signal du démarrage de la station. En 1928-29, il n'y a à La Mongie qu'un ensemble de cabanes de bergers et absolument rien d'autre. Par contre, un amoureux de la montagne, de la solitude et du ski, Emile Calas

achète l'une de ces cabanes, les abris attendant pour le bétail, aménage le tout et y fait des séjours réguliers souvent avec des amis. Les skieurs du dimanche le surnomme « l'Ermite de La Mongie ». Malheureusement pour lui, le temps de la « solitude blanche » toucha vite à sa fin. Joseph, son grand sourire, son âne, sa carriole et ses marmites arrivèrent pour proposer aux skieurs du dimanche bols de soupe et plats chauds réconfortants. C'était en 1932 et assez vite, le bar improvisé devint « l'auberge du Tourmalet ». Un an plus tard, une autre figure, haute en couleur monta de sa vallée : c'était Yvonne, jeune skieuse qui avec l'aide de son père entreprit la construction en dur du premier Refuge. Il faudra attendre, la Libération, 1945, pour que la Mongie, sous l'impulsion de Robert Ollivier donne naissance au premier groupe de moniteurs-capacitaires des Pyrénées. La même année, le premier téléski était installé (216 m de dénivellation). On imagine mal aujourd'hui l'audace qu'il fallait à l'époque pour mener à bien un tel projet. Celui-ci révolutionnait complètement les conceptions jusque là inexistantes de la pratique du ski : pour la première fois, on ne remonterait plus les pentes à pied, mais on se ferait tracter par une mécanique. Ce téléski dit « du pain de Sucre » fonctionna pendant 30 années de bons et loyaux services. Pour financer et exploiter cette première installation, une société fut créée, la S.E.L.A.M (Société d'équipement de La Mongie). Les actionnaires étaient tous des membres intéressés par le développement de La Mongie. Cette société obtint de la commune de Campan, un bail pour 18 ans lui cédant l'exclusivité des installations sur le territoire de la commune.





1965

Dès la fin des travaux du téléphérique, des hommes ayant participé à l'aventure, s'investissent dans la réalisation spontanée de la station : Albert Bidabé construit l'hôtel l'Ermitage et installe le télésiège de « la Carrière ». Les frères Dabat bâtissent leur snack – « le Tremplin », donnent des cours de ski et créent une nouvelle remontée « Pène Blanche » puis en 1955, la ville de Bagnères et la Société d'Équipement de La Mongie construiront la très belle remontée des Petits Sapins. La Mongie grandit mais il manque une tête qui coordonne le tout. En 1956, Maurice Jeannel, guide de haute montagne, personnalité forte et attachante, est nommé chef d'exploitation du téléphérique et premier directeur de la station où il restera jusqu'en 1963. Le premier objectif de ce Jeannel fut de doter la station d'une véritable école de ski officielle qui comptera jusqu'à 60 moniteurs, sera dirigée par Lucien Malus et se distinguera par la qualité de son enseignement et les performances de ses moniteurs. Parallèlement, l'hôtellerie continue à se développer : en 1958, l'hôtel Panoramic s'est agrandi, puis sortent de terre la Crête Blanche, l'hôtel du Pic d'Espade, le Refuge, l'Hôtel du Taoulet, Sol y Néou; l'ensemble des boxes commerciaux se termine, les remontées mécaniques se multiplient et en 1963, La Mongie franchit un cap : elle rejoint officiellement les rangs des grandes « STATIONS CLASSEES ». La même année expire le bail d'exploitation des remontées mécaniques par la S.E.L.A.M. Puis, les remontées mécaniques dépendront de la commune de Campan et en 1965, le nouveau directeur de la station, Pierre Labouly programme l'implantation de nouveaux télésièges et ouvre de ce fait un accès plus rapide vers le Tourmalet.

Aujourd'hui le principal acteur économique est la Régie InterCommunale du Tourmalet (RICT) qui gère l'ensemble du domaine skiable à l'exception des téléphériques du Taoulet et du Pic du Midi. Les différentes communes associées dans la RICT sont Bagnères de Bigorre, Barèges, Campan et Sers.

Le Syndicat Mixte de Valorisation du Pic du Midi gère le Pic du Midi et ses accès, notamment les deux téléphériques précités. Des accords existent avec la RICT pour l'utilisation par les skieurs du premier tronçon.

La promotion de la station est assurée par l'Office du Tourisme de Bagnères la Mongie et de la Haute-Bigorre.

Le domaine skiable versant la Mongie est actuellement desservi par 27 remontées mécaniques (cf. carte en page suivante) :

- 1 téléphérique (TF) appartenant au Syndicat Mixte du Pic du Midi,
- 1 télécabine (TC),
- 1 télésiège à pinces débrayables (TSD),
- 7 télésièges à pinces fixes (TSF),
- 17 téléskis (TK)

La totalité de ces appareils représente une capacité de transport de 27 096 skieurs/heure (c'est à dire directement accessible avec le forfait ski).

De façon indicative on précisera que sur ces 27 appareils :

- 5 appareils (3TS, 1TK et 1TPH) ont moins de 10 ans (soit 28% du débit horaire),
- 4 appareils (2 TS et 2 TK) ont entre 10 et 20 ans (soit 20% du débit horaire),
- 12 appareils (3 TS et 9 TK) ont entre 20 et 30 ans (soit 36% du débit horaire),
- 6 appareils (1 TC et 5 TK) ont plus de 30 ans (soit 16% du débit horaire).

On notera que 52% du nombre des appareils a plus de 20 ans, ce qui correspond sensiblement à la moyenne nationale (légèrement inférieure à 50%).

Le premier programme de renouvellement (1997 à 2006) a permis de stabiliser ce taux (il était de 53% à l'époque) ; le nouveau programme va permettre de poursuivre la modernisation.

## **Une opportunité pour la future station**

Le projet le plus ancien et qui décida de tout l'avenir de la station, fut le téléphérique du Pic du Midi. En 1882, avait été implanté au sommet du Pic du Midi, l'Observatoire devenu depuis célèbre dans le monde entier. Habité en permanence, cet Observatoire était pendant les mois d'hiver coupé de la vallée. Pendant près de 70 ans, tout le ravitaillement d'hiver se fit à dos d'hommes. Aussi, l'idée d'installer une liaison mécanique permanente entre la vallée et le sommet hantait en permanence l'esprit des responsables. Or, Pierre Lamy de la Chapelle préoccupé par le développement futur de La Mongie, saisit l'opportunité du projet du téléphérique et usa de toutes ses influences pour que son départ se fasse sur le site de La Mongie. Malgré les difficultés, malgré les rivalités, le projet fut accepté grâce au Ministère des Sports qui apporta une participation financière. Les travaux durèrent de 1950 à 1952 et incontestablement, son premier tronçon, celui du Taoulet qui dessert un grand domaine skiable, fut à l'origine de l'essor de La Mongie, en tant que station moderne qui peu à peu, allait devenir une véritable station d'altitude, au plein milieu de la neige.

## **Un domaine skiable aux multiples facettes**

L'originalité du domaine skiable tient à sa configuration géographique qui permet d'offrir cinq secteurs différents mais très complémentaires.

Le versant Sud comportant les pistes alimentées par le téléphérique du Taoulet, et les télésièges du Sud et de Hount Barrade. La piste de la Coume appartient également à cette zone. L'agrément de pratique du ski, lié à l'ensoleillement, vient largement compenser les variations de qualité de neige.

Le secteur Tourmalet constitué des pistes qui s'étalent sur le fond de vallée et sur les flancs du Col du Tourmalet. Cette zone cumule un bon enneigement et des pentes favorables à un "ski pour tous". C'est la zone phare de la station, tant par l'étendue du secteur, que par sa notoriété liées à celle du Col.

La Coume de Pourteilh comporte l'axe du télécabine de Pourteilh et le télésiège des Quatre Termes. Ce vallon cumule un bon enneigement et un paysage intime de haute montagne avec un boisement clairsemé de Pin à crochets.

Le versant Nord, où l'épaisseur du manteau neigeux et sa conservation sont optimales avec des pentes moyennes à fortes dans les parties terminales. Ce panneau est alimenté par le télésiège de Prade Verde, les téléskis du pain de Sucre et des Petits Sapins.

Deux secteurs débutants séparés : le premier développé autour du cœur de la station historique (la Mongie- Village) autour des parkings historiques, s'étire du Turon aux Carrières. Le second jouxte jusqu'à l'immeuble de la Mongie-Tourmalet. Treize téléskis sont installés sur les différentes grenouillères, dont 2 ne sont pas exploités par la RICT (l'Ecole du Ski Français). Le fond du vallon de l'Adour comporte des itinéraires de liaison entre ces deux pôles, appuyés par les deux télésièges de la Chapelle et de l'Adour qui permettent une connexion téléportée.



Plan de gestion du domaine skiable pour les années 2007 - 2016

En fonction des constats effectués, le programme proposé constitue la nouvelle phase du schéma de restructuration du domaine et un recadrage à l'issue de celui développé dans la décennie écoulée.

Comme précédemment, il sera développé par secteurs :

- Secteur Sud : "Aucun nouvel équipement n'est envisagé à court et moyen terme".
- Secteur Tourmalet : "Le débit des remontées reste toujours insuffisant par rapport à la capacité des pistes et il en découle une sous-utilisation de cette partie du domaine skiable".
  - modification du télésiège à pinces fixes du Béarnais en télésiège à pinces débrayables sur le même tracé,
  - remplacement des 2 téléskis de Coume Lounque par un télésiège à pinces fixes 4 places à débit plus élevé (2 400p/h).
- La Coume de Pourteilh : "on y note maintenant un appareil en bout de course, la télécabine de la Coume de Pourteilh et un débit insuffisant en partie supérieure (TSF2 des Quatres Termes). Certains tronçons de piste (Beauté) présentent également des rétrécissements préjudiciables."
  - remplacement de la télécabine de Pourteilh par un télésiège à pinces débrayables à 6 places (aménagement en deux phases (aménagement en deux phases avec démolition télécabine à n+1),
  - remodelages ponctuels de la piste de Beauté,
  - remise en service de la piste rouge de Pourteilh,

- modification ou remplacement du télésiège des Quatre Termes,
- création d'une nouvelle piste depuis le télésiège des Quatre Termes.

En plus de ces équipements, un secteur a été identifié pour la construction éventuelle d'un restaurant d'altitude à proximité du départ du télésiège des Quatre Termes.

- Secteur Nord : "On dénote encore une sous-utilisation du secteur du fait du débit des remontées toujours insuffisant mais également de pistes assez sélectives. La liaison par ce secteur entre la Mongie-Village et le Tourmalet reste aussi insatisfaisante. L'extrémité Est et Ouest de ce panneau offrent encore un potentiel en terme d'équipement en remontée ou de desserte de pistes".

- remplacement du téléski des Petits Sapins et du téléski du Pain de Sucre par un télésiège à pinces fixes 4 places,
- éventualité de suppression du télésiège de Prade Verde avec remplacement par un télésiège sur la partie inférieure du versant (zone pelouses), avec réhabilitation des pistes supérieures de Prade Verde,
- construction d'un télésiège du Dôme à pinces fixes, 4 places.

**Les secteurs débutants** seront considérés en trois zones différentes :

Pour les deux premières, le constat fait apparaître : "un fonctionnement assuré par un trop grand nombre d'appareils à faible débit qui occupent beaucoup d'espace par rapport aux pistes, un parc de remontées vieillissant, et un mélange préjudiciable des flux de skieurs".

- Secteur débutant "Carrières" : fonctionnement assuré par un trop grand nombre d'appareils à faible débit qui occupent beaucoup d'espace par rapport aux pistes, parc également vieillissant :

- réaménagement du front neige,
- remplacement des 2 téléskis des Carrières par un télésiège,
- mise en place d'un tapis,
- accueil de l'aire de départ du futur télésiège du Dôme.

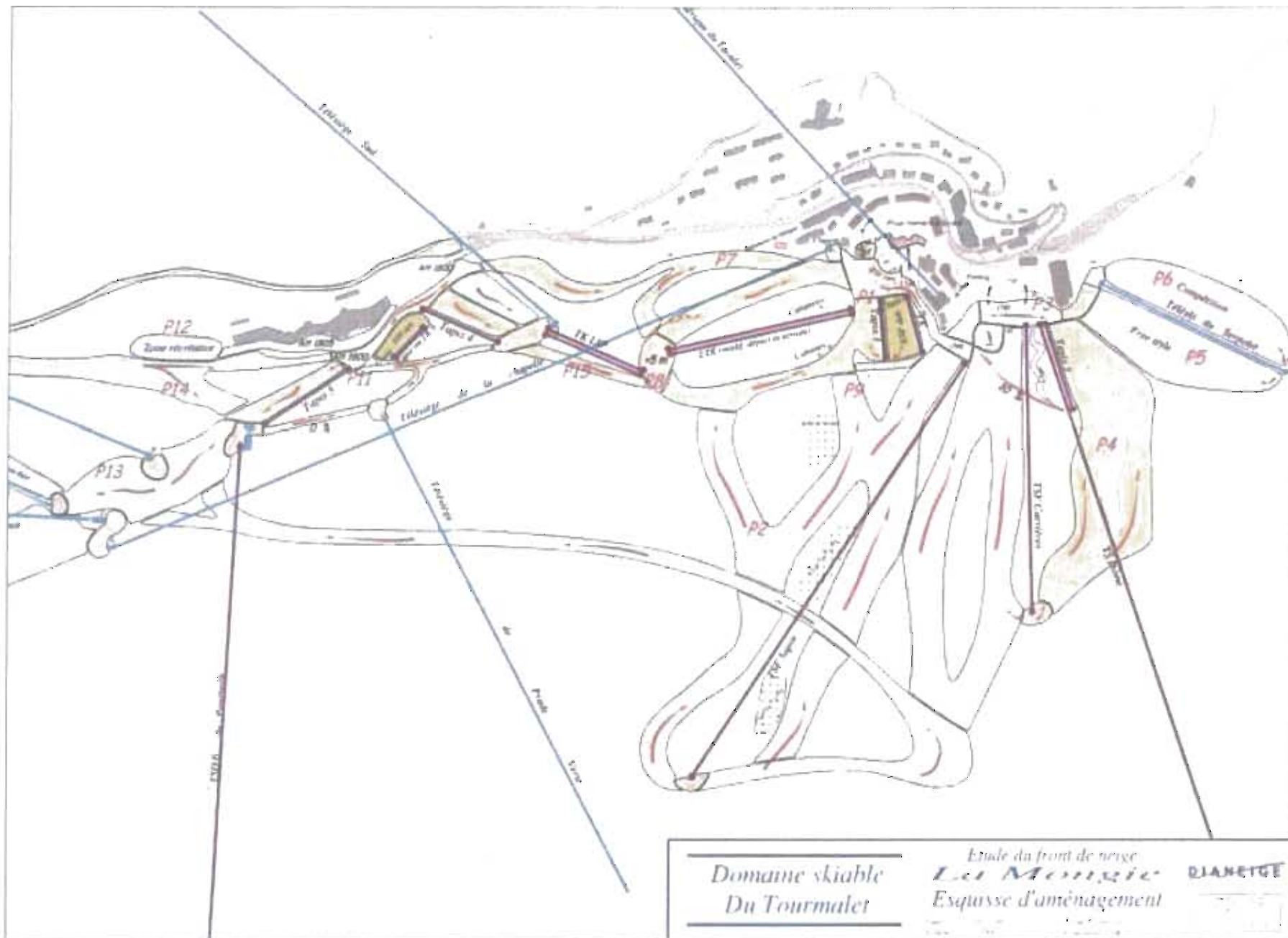
- Secteur débutant "Turon" : fonctionnement assuré par un trop grand nombre d'appareils à faible débit qui occupent trop d'espace par rapport aux pistes, parc également vieillissant :

- réaménagement du front neige,
- restructuration du secteur : pistes et modification de 2 téléskis.

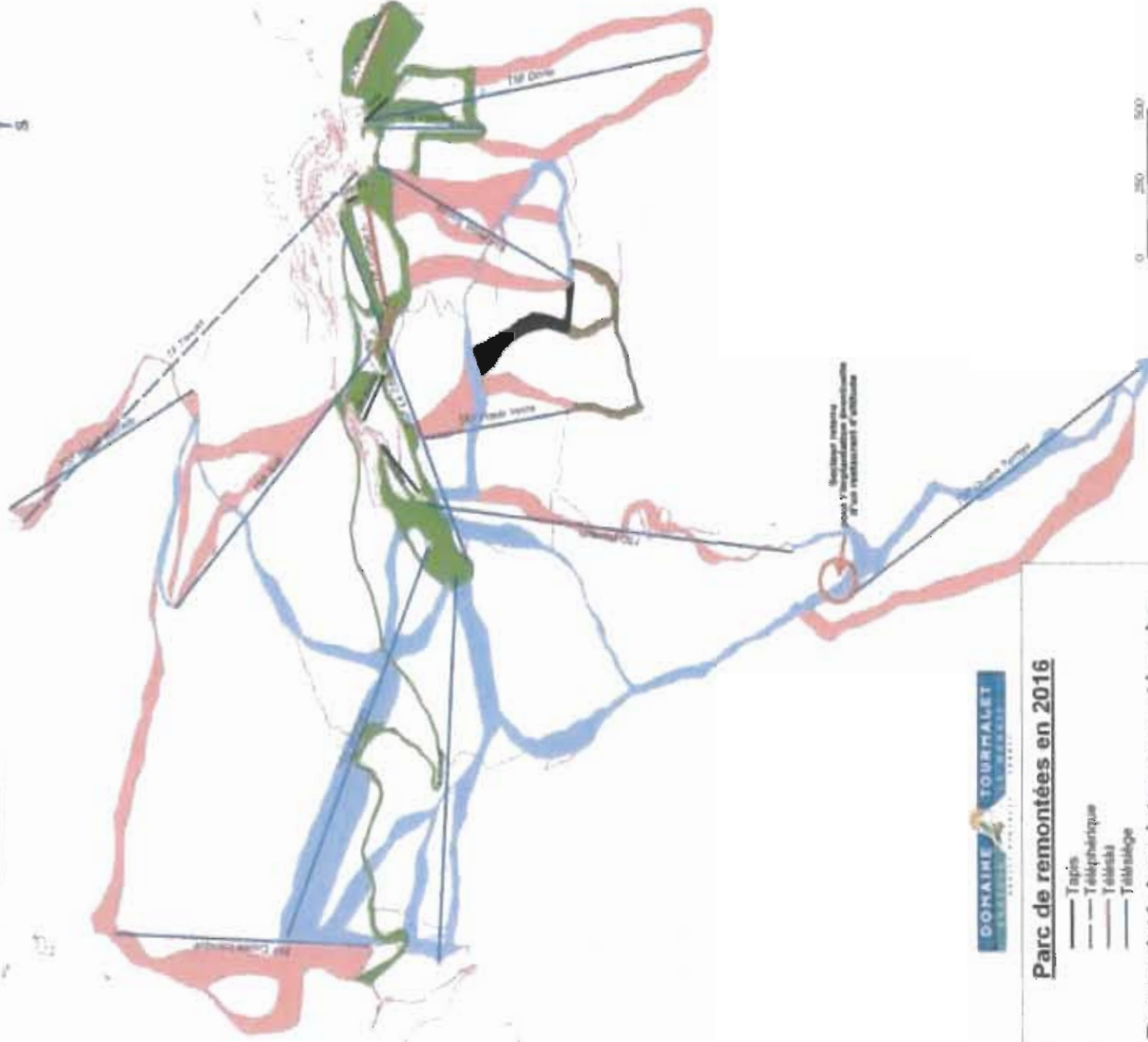
- Secteur débutant "la Mongie-Tourmalet" : un fonctionnement assuré par un trop grand nombre d'appareils à faible débit, un mélange des flux skieurs et piétons, et un certain état d'abandon paysager des abords du bâtiment.

- réaménagement du front neige et restructuration des pistes,
- suppression de 2 téléskis et d'un télésiège, remplacés par 2 tapis.





# Etat projeté du domaine en 2016 pistes et remontées



## Parc de remontées en 2016

- Télésiège
- Télécabine
- Téléparapente
- Téléfuniculaire

## Etat projeté des pistes par catégories

- Piste verte
- Piste bleue
- Piste rouge
- Piste noire
- Piste susceptible de suppression



Décembre 2006

## Un projet d'ensemble voit le jour

En 1969, un projet d'ensemble se précise pour La Mongie et les chantiers commencent sans attendre. On envisage la possibilité d'héberger 1 500 familles. On installe un télécabine qui va monter à l'assaut de la Coume de Porteilh jusqu'à près de 2300 mètres d'altitude, ouvrant au ski un monde jusque là accessible aux seuls courageux qui osaient y monter à pied. Le 5 février 1971, sous le slogan « les Pyrénées relèvent le défi des Alpes », est inaugurée en présence du Ministre de l'Équipement la première tranche de la station « La Mongie -Tourmalet ». Le programme des constructions s'est ensuite régulièrement poursuivi. Le gaz naturel a été amené jusqu'à la station, des remontes pentes ont encore augmenté le débit des pistes faciles au Cortail et à la Carrière.

Plus tard encore, au milieu des années 70, la jonction de La Mongie avec Barèges par les crêtes du Tourmalet a donné à la Mongie une nouvelle dimension à la mesure des grandes stations. Ski de piste, ski de fond, ski de randonnée attirent toujours de nombreux skieurs. Mais aujourd'hui, l'amoureux de la montagne et de la neige aspirent au respect de l'environnement naturel et semble plus sensible qu'hier au paysage construit qui l'accueille. Ceci justifie de nouvelles interventions sur la station. Il faut lui redonner une allure plus en harmonie avec l'esprit d'aujourd'hui.

## Les constructions aujourd'hui

En effet, comme l'historique l'explique, les constructions qui constituent la zone agglomérée, ont pour la plupart été édifiées, fin des années 60 et début des années 70. Bien que caractéristiques de cette période, elles présentent une assez grande hétérogénéité de factures. Ces constructions privilégient l'usage du béton, de la tôle ondulée, mais aussi du système constructif « poteau – poutre ».

L'implantation parallèlement aux courbes de niveau de grands immeubles (R + 9), surplombant la route, constitue un ensemble quasi continu de façades de grande hauteur dont le gabarit ferme la vue sur le versant Sud du Pic du Midi. De plus, la trame, dessinée en façade par la juxtaposition horizontale et verticale des nombreux petits appartements identiques (des grands immeubles), donne au paysage construit un caractère répétitif qui renvoie à une connotation des grands ensembles des banlieues.

Les toitures sont pour la plupart à faible pente ou en terrasse non accessible ; il arrive que celles des bâtiments plus récents aient des pentes plus marquées mais se terminant par des bandeaux qui font office de rebords de toiture, elles possèdent des replats où peut s'accumuler la neige avant de tomber en grosse quantité.

L'hétérogénéité du paysage fait également place à des constructions pour lesquelles le parti architectural a consisté à mettre à découvert la structure du bâtiment; si le parti est acceptable, on peut regretter le manque d'unité dans le choix des matériaux utilisés ; en effet alors que l'utilisation de structure bois n'agresse pas l'œil, il n'en est pas de même, pour les structures métalliques qui renvoient à l'image de l'architecture industrielle.

L'architecture traditionnelle de montagne avec ses constructions de pierre et ses toits d'ardoise est quasiment absente de la station à l'exception des cabanes pastorales et d'une petite propriété privée et clôturée qui se trouve au cœur géographique de la zone agglomérée de la station, au pied du front de neige, proche du départ des remontées mécaniques. De même, la petite église ou

plutôt chapelle, construite en pierres, joue difficilement son rôle de repère visuel, tant est grande la cacophonie architecturale qui l'entoure.

L'espace public central semble avoir été aménagé de manière assez irrespectueuse pour le site ; les matériaux utilisés sont ceux que l'on retrouve dans les quartiers d'urbanisation récente des grandes agglomérations ou des cités balnéaires. Le schiste de nos montagnes est remplacé par la brique de nos plaines et les dénivellations successives traitées en escalier, aux marches étroites sont un contre sens en regard des difficultés qu'éprouve tout piéton en terrain glissant.

# ENTREE DE STATION



Octobre 2005



Juin 2006



Septembre 2007

## **Les enseignes**

Par ailleurs, aucun règlement ne semble avoir supervisé l'utilisation des enseignes, pré-enseignes, panneaux de signalisation, publicités, ce qui induit une débauche de pancartes d'informations diverses qui porte atteinte à la lisibilité du paysage et à son harmonie.

## **Le stationnement des véhicules**

Enfin, le dernier élément du paysage à observer est constitué par les espaces consacrés au stationnement des véhicules, qu'il s'agisse de stationnement dans des parcs « matérialisés » d'une manière ou d'une autre à cet effet (panneaux de signalisation, clôtures ou marquage au sol) ou de stationnement linéaire, le long des voies de circulation. Celui-ci est visuellement omniprésent et porte ainsi atteinte à la qualité de l'ensemble. Mal obligatoire, l'automobile a sa place dans le paysage d'aujourd'hui mais ne peut « asphyxier », engorger, par sa présence le fonctionnement de la station et nuire à la qualité et à la sécurité des espaces réservés au piéton. Redéfinir un « paysage urbain » pour La Mongie, signifie aussi s'interroger sur la place de l'automobile dans le paysage. Aussi il est proposé de demander, dans le cadre de nouveau projet, l'obligation de réaliser au moins une place de stationnement couverte par logement. De plus, il serait intéressant pour la collectivité que ces places soient banalisées.

## Conclusion

En conclusion, on gardera en mémoire le catalogue hétéroclite que constitue le paysage de la station. Le contexte économique et social de l'époque de sa création explique en partie le résultat urbain et paysager qu'il a généré. Il fallait s'inscrire dans la mouvance du développement de l'industrie naissante des loisirs de masse et y répondre vite pour prendre place dans le jeu de la concurrence inter stations.

Ainsi a été conçue la station de La Mongie, à partir de concepts n'ayant plus cours aujourd'hui. Elle appartient à une autre époque qui a eu ses défenseurs mais dont les productions ne répondent plus aux aspirations de la population actuelle.

C'est le décalage entre une conception des années 60/70 et une approche 45 ans plus tard, approche plus sensible, plus écologique, moins fascinée par le concept de « croissance à tout prix » qui conduit à vouloir intervenir pour proposer un nouveau « paysage » de la station.

# Z.P.P.A.U.P. DE LA MONGIE



## DOSSIER REGLEMENTAIRE

Luc Demolombe Architecte

Février 2010

## SOMMAIRE GENERAL

<u>Pourquoi une ZPPAUP à la Mongie ?.....</u>	<u>5</u>
<u>PREMIERE PARTIE - Z.P.P.A.U.P ET CHAMP D'APPLICATION.....</u>	<u>8</u>
<u>Introduction.....</u>	<u>9</u>
<u>Les grands principes fondateurs du règlement de la ZPPAUP.....</u>	<u>10</u>
<u>Justification du découpage en trois secteurs.....</u>	<u>12</u>
<u>Délimitation des trois secteurs.....</u>	<u>13</u>
<u>Le secteur A en liaison directe avec le cœur de la station.....</u>	<u>14</u>
<u>Le secteur B .....</u>	<u>15</u>
<u>1°) Le sous-ensemble BC (secteur des chalets) .....</u>	<u>15</u>
<u>2°) Le sous-ensemble BH (secteur des hôtels, résidences et commerces) :.....</u>	<u>15</u>
<u>3°) Le sous-ensemble BHG (secteur d'habitat groupé et commerces d'accompagnement) :.....</u>	<u>16</u>
<u>Le secteur C .....</u>	<u>17</u>
<u>DEUXIEME PARTIE - REGLEMENTATION DE LA Z.P.P.A.U.P. DE LA MONGIE.....</u>	<u>20</u>
<u>titre 1 : les règles générales applicables à l'ensemble du territoire couvert par la ZPPAUP.....</u>	<u>21</u>
<u>Article 1 – Les démolitions.....</u>	<u>21</u>
<u>Article 2 – Les travaux de couverture.....</u>	<u>21</u>
<u>Article 3 – Les matériaux de façades .....</u>	<u>23</u>
<u>Article 4 – Les menuiseries.....</u>	<u>23</u>
<u>Article 5 – Baies, lucarnes, châssis de toit, balcons.....</u>	<u>24</u>
<u>Article 6 – Les façades commerciales.....</u>	<u>24</u>
<u>Article 7 – Les enseignes et pré-enseignes.....</u>	<u>24</u>
<u>Article 8 – Les terrasses sur le Domaine Public pour les commerces.....</u>	<u>25</u>
<u>Article 9 – Eclairage.....</u>	<u>25</u>
<u>Article 10 – Les clôtures.....</u>	<u>25</u>
<u>Article 11 – Traitement des espaces extérieurs privés.....</u>	<u>26</u>

<a href="#">Article 12 - La publicité.....</a>	<a href="#">26</a>
<a href="#">Article 13 – les aménagements urbains.....</a>	<a href="#">26</a>
<a href="#">TITRE 2 : le secteur A.....</a>	<a href="#">27</a>
<a href="#">Article 1 : Constructibilité du secteur AS – Domaine skiable et agro pastoral.....</a>	<a href="#">27</a>
<a href="#">Article 2 : Constructibilité dans le secteur AP.....</a>	<a href="#">28</a>
<a href="#">Article 3 : Réhabilitation du patrimoine authentique dans le secteur patrimonial AR.....</a>	<a href="#">28</a>
<a href="#">TITRE 3 : le secteur B.....</a>	<a href="#">29</a>
<a href="#">Constat - Objectif.....</a>	<a href="#">29</a>
<a href="#">Article 1 : constructibilité du secteur B.....</a>	<a href="#">30</a>
<a href="#">1.1 - Le sous-ensemble BC (secteur des chalets, habitat individuel) est composé de 2 zones.....</a>	<a href="#">30</a>
<a href="#">1.2 - Le sous-ensemble BH (secteur des hôtels, résidences et commerces) est composé de 2 zones.....</a>	<a href="#">31</a>
<a href="#">1.3 - Le sous-ensemble BHG (secteur d'habitat groupé et commerces d'accompagnement) est composé de 5 zones.....</a>	<a href="#">31</a>
<a href="#">Article 2 : travaux d'entretien et de maintenance.....</a>	<a href="#">33</a>
<a href="#">2.1- Couvertures.....</a>	<a href="#">33</a>
<a href="#">2.2- Menuiseries.....</a>	<a href="#">33</a>
<a href="#">TITRE 4 : le secteur C (à restructurer).....</a>	<a href="#">34</a>
<a href="#">Constat.....</a>	<a href="#">34</a>
<a href="#">Orientations générales.....</a>	<a href="#">35</a>
<a href="#">L'entrée de la Station .....</a>	<a href="#">35</a>
<a href="#">La Grenouillère.....</a>	<a href="#">35</a>
<a href="#">Article 1 : Règle de construction Secteur C.....</a>	<a href="#">36</a>
<a href="#">Article 2 : Entretien et Maintenance.....</a>	<a href="#">39</a>
<a href="#">2.1- Démolition.....</a>	<a href="#">39</a>
<a href="#">2.2- Modification de volume et surélévation.....</a>	<a href="#">39</a>
<a href="#">2.3- Restauration et entretien.....</a>	<a href="#">39</a>
<a href="#">2.4- Maçonnerie, percements, parement de façade, enduits.....</a>	<a href="#">39</a>
<a href="#">2.5- Charpente, couverture, cheminées.....</a>	<a href="#">40</a>

<u>2.6- Menuiseries.....</u>	<u>40</u>
<u>Article 3 : aménagement urbain en Secteur C.....</u>	<u>41</u>
<u>3.1 - Place de l'eau.....</u>	<u>41</u>
<u>3.2 - Matériaux utilisés.....</u>	<u>41</u>
<u>3.3 - Cheminements piétonniers.....</u>	<u>41</u>
<u>3.4 – Eclairage.....</u>	<u>42</u>
<u>3.5 – plantations.....</u>	<u>42</u>
<u>3.6 – Circulation.....</u>	<u>42</u>
<u>TABLEAU DES GABARITS.....</u>	<u>43</u>

## Pourquoi une ZPPAUP à la Mongie ?

La présentation de la station de La Mongie atteste à la fois de la beauté du paysage naturel mais aussi du caractère « ingrat » du paysage construit. Aujourd'hui il convient donc de constater qu'il existe une importante inadéquation entre la promotion du site du Pic du Midi de Bigorre surplombant un magnifique site classé au titre du paysage et les caractéristiques de l'environnement de la gare de départ du téléphérique qui y conduit,

mais aussi entre

la demande d'authenticité, d'esthétisme, de confort d'une clientèle de la Montagne - sportifs ou simples touristes - qui maîtrise actuellement le choix de sa station de loisirs et les atouts de la station de La Mongie, en terme de qualité paysagère dans un contexte de concurrence inter-stations .

Protéger un site c'est aussi intervenir sur les éléments nuisibles qui « perturbent » le champ de vision que l'on peut en avoir. L'esthétisme du paysage naturel justifie toute intervention visant à gérer les éléments construits par l'homme et perturbateurs de la qualité paysagère de l'ensemble.

On peut donc se demander quelles mesures prendre pour préserver et mettre en valeur le patrimoine paysager de la station de La Mongie, en intervenant essentiellement sur les ouvrages déjà construits par l'homme mais aussi sur des éléments du paysage à construire, à démolir, à modifier ou à planter en regard de prescriptions architecturales et paysagères.

Le règlement ci-après a donc pour objet de définir :

- une cohérence architecturale à la zone urbanisée,
- une requalification des immeubles existants,
- les prescriptions concernant la mise en valeur du paysage et la mise en scène de ses éléments,
- la définition de gabarit des éléments construits
- l'utilisation de matériaux, de techniques de construction, de traitement des espaces publics,
- les recommandations relatives au mobilier urbain, aux clôtures et aux portails,
- celles relatives à la construction de terrasses, d'auvent, à la surélévation des constructions existantes,
- aux réseaux , au stationnement des véhicules, au cheminement piétonnier,
- à la signalisation, aux enseignes et pré-enseignes, à la publicité,
- au choix des couleurs,
- à la végétation

enfin et surtout, relatif à la construction du cœur de station, de ses abords rive droite et de son entrée.





PREMIERE PARTIE  
**Z.P.P.A.U.P ET CHAMP D'APPLICATION**

## Introduction

Le présent règlement de ZPPAUP est établi en application de la loi du 8 janvier 1993 modifiée par le décret n°2007-487 du 30 mars 2007 sur la protection et la mise en valeur des paysages.

Il s'applique sur toutes les parcelles comprises à l'intérieur du périmètre de la ZPPAUP suivant des dispositions spécifiques à chacun des différents secteurs auxquels elles appartiennent.

Tous travaux situés à l'intérieur du périmètre de la ZPPAUP ne pourront être autorisés qu'après avoir reçu un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France conformément à l'article 71 de la loi du 7 janvier 1983.

Les demandes d'autorisation de travaux ou de déclarations de travaux comprendront tous les documents indispensables et nécessaires à la compréhension de leur exécution envisagée, conformément à la réglementation en vigueur, et cela pour :

- le paysage, routes, chemins, espaces publics, terrassements, construction de murs de soutènement, mobilier urbain, plantations, aires de stationnement  
mais aussi pour
- les bâtiments, devantures commerciales, enseignes et pré-enseignes, signalétique.

En préalable du règlement à proprement parler, sont spécifiés :

- les grands principes fondateurs de celui-ci,
- les objectifs qui ont présidé à la définition des différents secteurs de la ZPPAUP,
- leur définitions,
- les dispositions d'ordre général,
- enfin les prescriptions spécifiques à chacun des secteurs du territoire de la ZPPAUP.

## Les grands principes fondateurs du règlement de la ZPPAUP

L'ensemble du règlement est établi à partir des principes suivants :

Les orientations architecturales se fonderont sur le caractère pyrénéen traditionnel. Les nouvelles constructions s'inspireront des caractéristiques des bâtiments coutumiers des bourgs et des villages pyrénéens. Le règlement de la présente ZPPAUP est conçu de manière à redonner une esthétique urbaine et paysagère homogène à la station de La Mongie . Toute construction devra concourir à rééquilibrer des silhouettes bâties en harmonie avec les lignes de force et les profils du site.

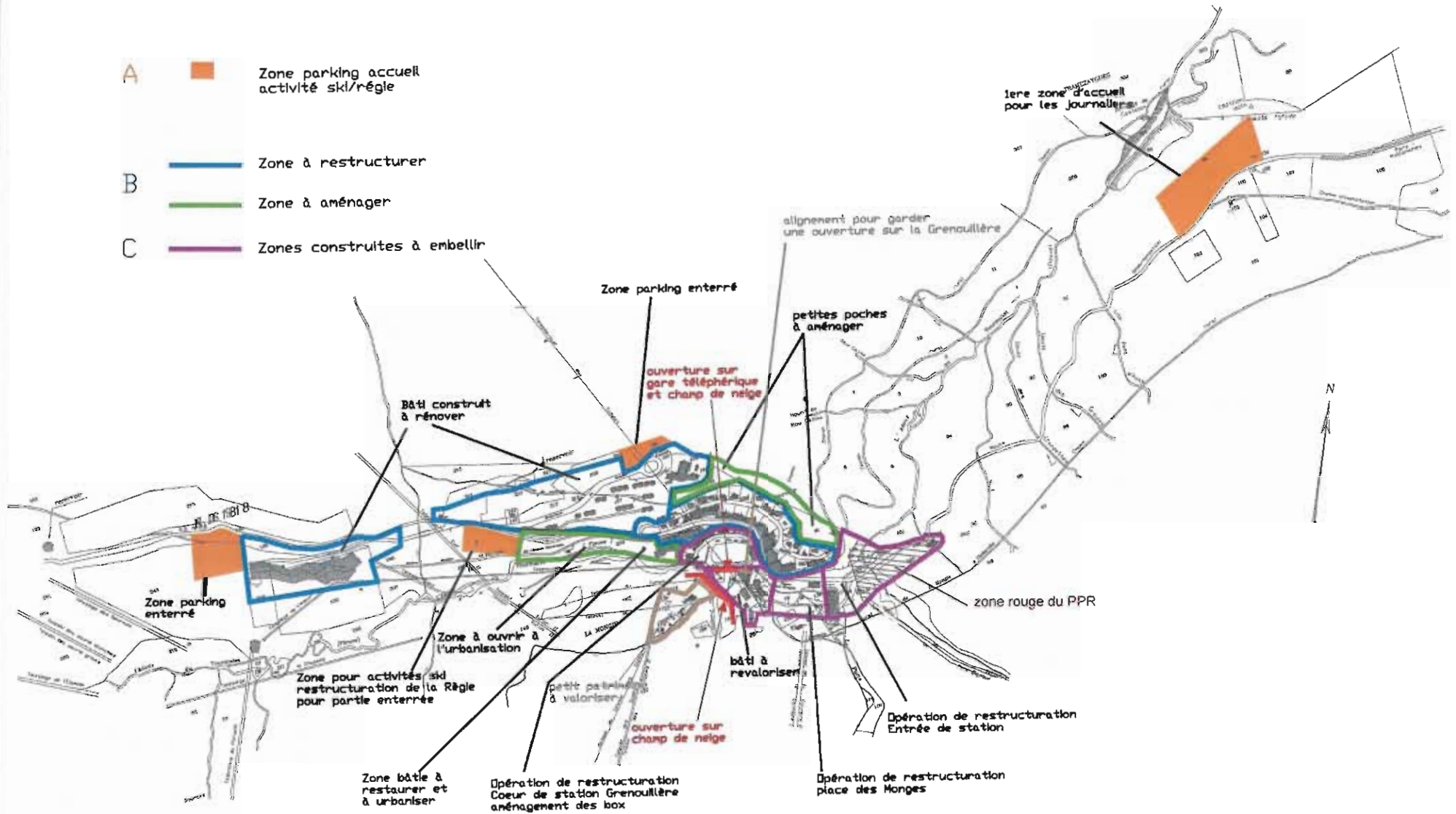
D'une manière générale, on tendra à se rapprocher des échelles architecturales familières de la vallée en s'attachant, tout particulièrement aux rapports de proportion qui font leur charme. Il en sera de même pour la facture architecturale et les matériaux.

Les matériaux naturels tels que le bois, les maçonneries de pierres et les couvertures d'ardoises ou végétalisées seront privilégiées dans des factures locales.

- revaloriser le petit patrimoine pastoral (cabane)
- préserver l'écrin naturel autour de la zone urbanisée
- réouvrir des perspectives du milieu urbain vers le milieu naturel
- réouvrir des perspectives de la Grenouillère vers le champ de neige au sud et vers la chapelle à l'est

# SCHEMA DE PRINCIPE D'AMENAGEMENT

- A ■ Zone parking accueil activité ski/régie
- B — Zone à restructurer
- Zone à aménager
- C — Zones construites à embellir



## Justification du découpage en trois secteurs

La finalité de la ZPPAUP est de permettre, à la station pyrénéenne de La Mongie qui bénéficie d'un cadre naturel exceptionnel, de se doter d'une nouvelle image susceptible de valoriser la station. Il convient donc d'organiser le développement futur de la Mongie, en hiérarchisant les priorités d'intervention.

De première urgence, il faut bien maîtriser toute urbanisation en périphérie du déjà construit et concentrer les efforts d'aménagement et de développement sur un espace défini comme étant le plus approprié pour modifier totalement l'image de La Mongie.

En partie urbanisé, le site de la « grenouillère » et l'entrée de la station qui disposent encore de terrains plats, vierges de toute construction, sont les plus appropriés à recevoir des aménagements d'intérêt général.

Le présent règlement accompagné d'un plan d'aménagement d'ensemble, a pour objet de fixer le gabarit et le caractère architectural de l'ensemble de la station y compris de déterminer les règles applicables aux constructions déjà existantes .




Ce règlement concerne l'ensemble du territoire délimité par le périmètre de la ZPPAUP qui fait l'objet d'un découpage en 3 secteurs distincts :

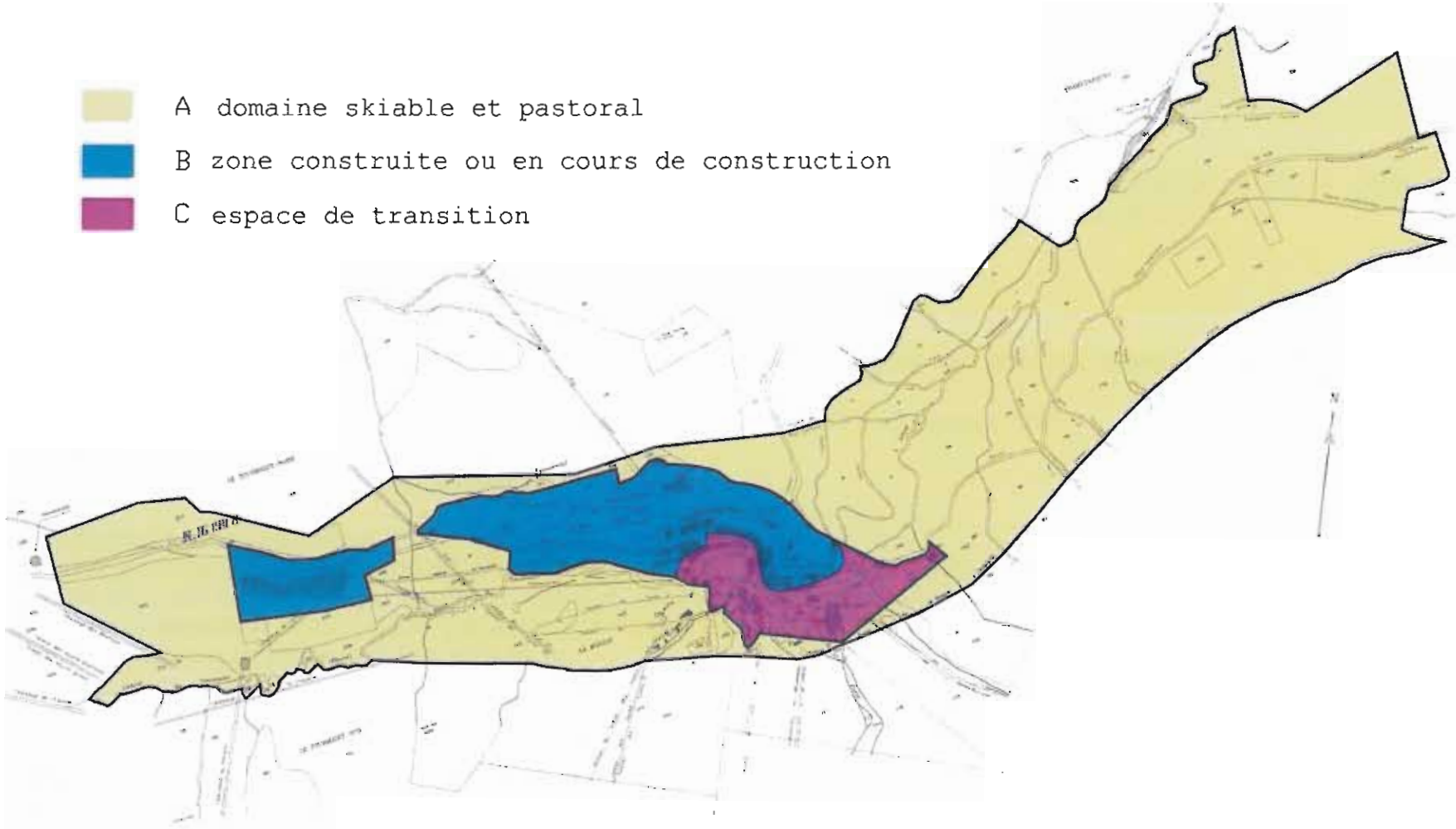
**Secteur A** : Essentiellement constitué du domaine skiable et pastoral. Ne sont autorisées que les constructions liées à l'activité du ski, à l'activité pastorale, aux équipements et services publics (parking).

**Secteur B** : déjà construit ou en cours de construction, certains sous secteurs peuvent encore offrir quelques possibilités de constructions neuves. Les travaux d'entretien seront autorisés.

**Secteur C** : espace de transition entre le secteur A et le secteur B très hétérogène dans sa facture. L'espace C est amené à recevoir des projets urbains susceptibles de requalifier l'image du cœur de la Mongie et de requalifier l'entrée de la station.

## DELIMITATION DES 3 SECTEURS

-  A domaine skiable et pastoral
-  B zone construite ou en cours de construction
-  C espace de transition



Le champ d'application de la ZPPAUP concerne les 3 secteurs bien distincts ci-dessus définis.

## **Le secteur A** en liaison directe avec le cœur de la station

Ce secteur est composé de deux sous ensembles distincts :

### **1) Le sous-ensemble AS dans lequel on trouve :**

- le domaine skiable et agropastoral. Ce secteur peut recevoir les équipements liés à l'activité du ski (remontées mécaniques, cabanes pour les pisteurs, dépôt d'explosif, dépôt à carburant, canon avalancheux, bâtiment technique et de service). Le bâti technique lié au ski devra être homogène avec le type "cabanes de la Mongie" qui prévaut sur l'existence de ce domaine.
- des vestiges du petit patrimoine.

Le sous-ensemble AS se découpe en 2 zones :

- la zone AS a : domaine skiable et agropastoral.
- la zone AS n : réservé au pastoralisme (pas de remontées mécaniques pour l'activité ski).

### **2) Le sous-ensemble AP** réservé au stationnement des véhicules, à l'accueil journalier des skieurs et aux bâtiments liées à la gestion du domaine skiable.

Le sous-ensemble AP se découpe en 3 zones :

- la zone AP a : parkings enterrés
- la zone AP b : construction pour la gestion du domaine skiable (ateliers, garage, bureaux)
- la zone AP c : - hiver → stationnement skieurs et matériel. Bâtiment public (billetterie, sanitaire) d'une surface maximale de 100m<sup>2</sup> environ
- été → activité pastorale

### **3) Le sous-ensemble AR :**

Vestige du petit patrimoine pastoral qui rappelle l'histoire ancienne de La Mongie.

Les bâtiments existants pourront être aménagés mais ils devront conserver l'image des cabanes pastorales.

## **Le secteur B**

Il est constitué de la zone urbanisée, de la zone en cours d'urbanisation, et de quelques poches de foncier disponible. Dans ce secteur, les travaux d'entretien, les démolitions, l'addition limitée de constructions, les travaux d'embellissement et les aménagements urbains pourront être autorisés sous réserve de respecter les prescriptions architecturales ci-dessous explicitées. Les interventions autorisées viseront à créer une continuité de lecture du paysage bâti et naturel dans l'état d'esprit des principes fondateurs du règlement de la ZPPAUP. Les constructions neuves pourront être autorisées sous réserve du respect de ces prescriptions et avec comme principal objectif de maintenir ou créer des échappées visuelles du milieu urbain vers le milieu naturel.

### **Trois sous-ensembles**

Ce secteur est composé de trois sous-ensembles distincts :

#### **1) Le sous-ensemble BC (secteur des chalets)**

Sa limite Nord reprend la limite de la zone constructible du POS. Secteur de chalets, les additions de constructions devront y être limitées et les constructions neuves reprendre le gabarit de l'existant à l'image des chalets.

Le sous-ensemble BC se découpe en 2 zones :

- la zone BC a : zone construite
- la zone BC b : zone à aménager

#### **2) Le sous-ensemble BH (secteur des hôtels, résidences et commerces) :**

Ce secteur est constitué de gros immeubles qui constituent un front bâti entrecoupé de fentes entre immeubles autorisant une transparence séquentielle sur le paysage. Il s'agit d'un secteur très densifié, le bâti ayant des volumes de R+5 à R+7. Si des démolitions étaient réalisées, la reconstruction des immeubles ne pourrait se faire à l'identique mais répondre aux prescriptions du nouveau règlement qui prescrit un nouveau gabarit à respecter.

Le sous-ensemble BH se découpe en 2 zones :

- la zone BH a : zone des hôtels, grandes résidences, cœur de station
- la zone BH b : zone de petits commerces, entrée de station

### **3) Le sous-ensemble BHG (secteur d'habitat groupé et commerces d'accompagnement) :**

Ce secteur vient d'accueillir de nouvelles opérations qui reprennent le thème de « rue pseudo-villageoise ». La densité y est donc importante. Des opérations de reconstructions ou des opérations de constructions neuves y sont encore possible sous réserve du respect des prescriptions du présent règlement qui définit un gabarit des constructions.

Le sous-ensemble BHG se découpe en 5 zones : - la zone BHG a ( Mongie Tourmalet )  
- la zone BHG b ( Bero Bisto – OPI – Mongie 1900 )  
- la zone BHG c ( RICT )  
- la zone BHG d ( Face Sud )  
- la zone BHG e

## Le secteur C

Le secteur C est constituée par la zone comprise entre le domaine skiable, le front de neige et la zone construite, en partie urbanisé, est destiné à accueillir un aménagement urbain. Sa finalité consiste à créer un cœur et une entrée de station attractifs et conçus selon les modalités architecturales et urbaines définies ci-après. C'est donc dans ce secteur que vont s'inscrire prioritairement les intentions du règlement de la ZPPAUP, c'est à dire les orientations architecturales fondées sur le caractère pyrénéen traditionnel. La nouvelle esthétique urbaine et paysagère de la station, le rééquilibrage des silhouettes bâties en harmonie avec les lignes de force et les profils du site, l'adoption des échelles architecturales familières de la vallée, les rapports de proportion qui font le charme des villages pyrénéens traditionnels devront se lire dans le paysage naturel et construit de la station dès l'entrée de La Mongie.

Le secteur C se découpe en 4 zones :

- C a : Entrée de station
- C b : Place des Monges
- C c : Gare du Pic
- C d : La Grenouillère

# DELIMITATION DES SOUS ENSEMBLES

secteur A  
sous ensembles

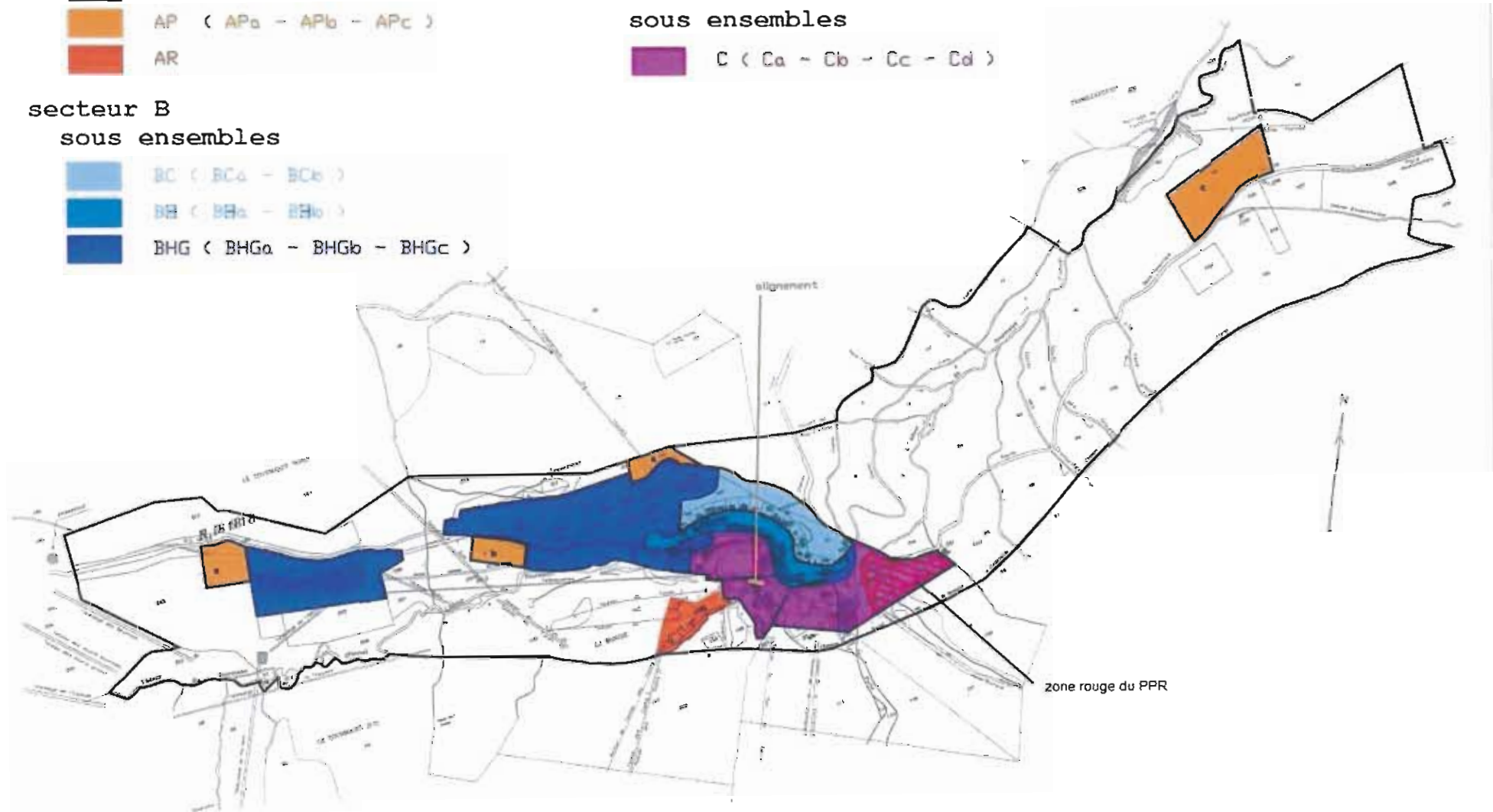
- AS
- AP ( APa - APb - APc )
- AR

secteur B  
sous ensembles

- BC ( BCa - BCb )
- BH ( BHa - BHb )
- BHG ( BHGa - BHGb - BHGc )

secteur C  
sous ensembles

- C ( Ca - Cb - Cc - Cd )





**DEUXIEME PARTIE**  
**REGLEMENTATION DE LA Z.P.P.A.U.P. DE LA MONGIE**

# **TITRE 1 : LES RÈGLES GÉNÉRALES APPLICABLES À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE COUVERT PAR LA ZPPAUP**

## **Article 1 – Les démolitions**

Les démolitions sont autorisées sur l'ensemble du territoire de la ZPPAUP, elles devront faire l'objet d'une autorisation. Après démolitions, le sol sera remis à l'état naturel, purgé de tout élément de construction et rétabli dans son état d'origine. Dans le cas de reconstruction, c'est le règlement de la zone, fixant un gabarit qui prévaudra.

## **Article 2 – Les travaux de couverture**

A – la réalisation ou la réfection des toitures à faible pente (inférieure à 80 %) nécessitant des travaux d'entretien (toitures actuellement revêtues de couverture métallique) sera effectuée en zinc, couleur naturelle ou patinée. La pose à tasseau sera privilégiée ; tous les petits ouvrages tels que les tabatières, ventilation, cheminées, autres édicules ou ouvertures de versants , seront traités avec soin et dans le même matériau.

Le remplacement des couvertures métalliques par le bac acier sera toléré, sous réserve qu'il soit de couleur gris ardoise.

B – les toitures à fortes pentes seront couvertes d'ardoise. Le choix des tonalités panachées et de factures rustiques faisant référence aux anciennes toitures pyrénéennes, sera privilégié.

C - A l'occasion de leur réfection, les toitures terrasses existantes seront débarrassées de leurs installations techniques disgracieuses. Lorsque l'existence de ces installations sera indispensable au bon fonctionnement du bâtiment, ces installations seront dissimulées.

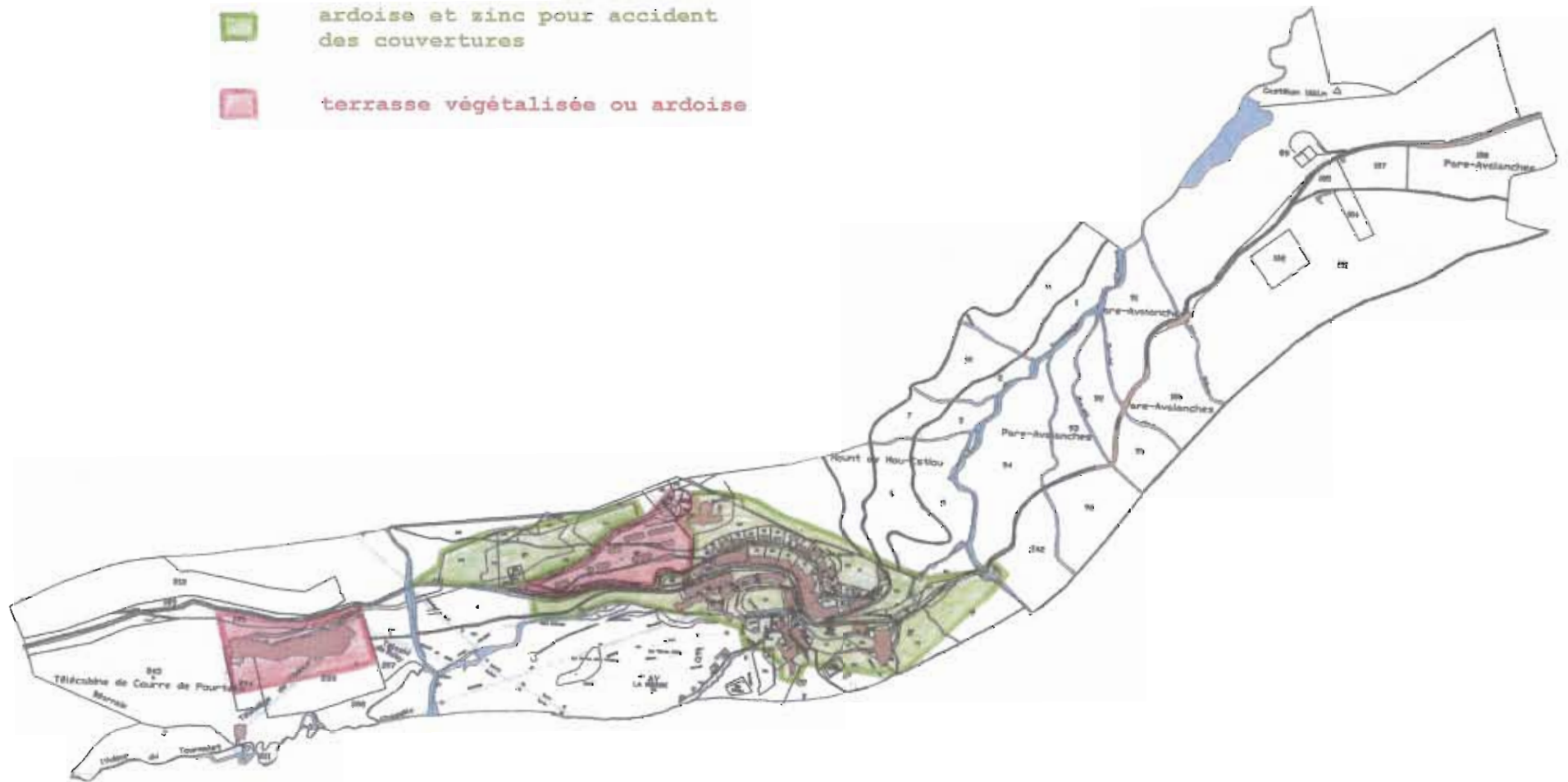
Les toitures terrasses recevront des couvertures de surface destinées à se fondre dans le paysage naturel (toitures végétalisées, caillebotis, dallage de pierre).

D'une manière générale, seront préconisées les toitures végétalisées, les revêtements de bois naturels. Toute intervention en toiture fera l'objet d'une étude spécifique et détaillée soumise à autorisation.

D - Exceptionnellement le cuivre pourra être utilisé pour des bâtiments publics ou para public remarquables.

# MATERIAUX DE COUVERTURE

-  ardoise et zinc pour accident des couvertures
-  terrasse végétalisée ou ardoise



### **Article 3 – Les matériaux de façades**

Les murs en maçonnerie pourront recevoir un enduit taloché fin de ton gris / beige, selon la palette de référence proposée. On évitera les enduits trop franchement monochrome au profit d'enduits nuancés et patinés dans l'esprit du bâti traditionnel de la vallée, enduits talochés à base de chaux et de sables tels que ceux utilisés lors de la réfection du patrimoine historique. Seront également autorisés les parements en pierres locales dont l'appareillage reprendra les principes de celui des constructions traditionnelles de la vallée.

Les parties en bois (balcons, bardages...) seront réalisés ou restaurés à l'état naturel .

Le métal pourra être utilisé de façon ponctuelle. En aucun cas, il ne sera peint de couleur vive.

#### **Palette d'enduit : référence "palette Keim"**



### **Article 4 – Les menuiseries**

Les menuiseries seront préférentiellement en bois et, éventuellement, métalliques, de couleur naturelle ou foncée.

D'une manière générale, les menuiseries seront restaurées dans leur état d'origine ou remplacées par des menuiseries bois et ce dans le cadre d'une intervention globale.

## **Article 5 : Baies, lucarnes, châssis de toit, balcons**

Les baies, lucarnes, châssis bois sont autorisés dès lors qu'ils répondent au dimensionnement et à la facture architecturale des baies, lucarnes et châssis des constructions traditionnelles. L'utilisation du matériau bois est obligatoire.

Les balcons sont autorisés ; ils doivent permettre la mise en valeur des matériaux naturels tel que le bois qui renvoie aux images de nature et de respect de l'environnement.

## **Article 6 – Les façades commerciales**

Les vitrines commerciales laisseront la structure de l'immeuble apparente : piliers, arcs, corniche, cordon séparant le rez-de-chaussée du 1<sup>er</sup> étage. Elles devront être organisées en cohérence avec leur hauteur; leur largeur, leurs matériaux, leurs couleurs et dans la composition de la façade de l'immeuble. Les devantures commerciales doivent être implantées au niveau du rez-de-chaussée sous l'appui des baies du 1<sup>er</sup> étage.

Elles doivent être implantées dans la limite de l'immeuble. Dans le cas où l'activité commerciale serait implantée sous 2 immeubles, la devanture commerciale sera scindée en 2 parties, laissant apparaître les piliers d'angles de construction. Ce dispositif est également valable pour les devantures présentant un linéaire important.

Les éclairages devront être intégrés dans la vitrine ou dans une corniche.

Les rideaux de fermeture seront du type maille et situés à l'intérieur de la vitrine.

## **Article 7 – Les enseignes et pré-enseignes**

L'installation ou la modification d'enseigne fait partie intégrante au projet de la vitrine commerciale, et à ce titre, doit être prise en compte dans la composition du projet. Elle devra faire l'objet d'une autorisation après avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Les inscriptions et enseignes doivent s'harmoniser avec l'architecture de la façade et ne pas masquer les bandeaux ou les éléments divers : piliers, arcades ou corniches.

Les enseignes parallèles à la façade "en bandeau" seront positionnées à l'intérieur des ouvertures ou au dessus, sans en dépasser les limites du 1<sup>er</sup> étage, situées au dessus du commerce.

Les enseignes perpendiculaires à la façade "en drapeau" sont limitées à un seul exemplaire par vitrine commerciale.

Les pré enseignes devront respecter la réglementation nationale de la loi du 29 décembre 1979.

## **Article 8 – Terrasses sur le domaine public pour les commerces**

La construction de terrasse sur rue, en rez-de-chaussée, est autorisée sous réserve que le projet proposé soit conforme aux recommandations ci-après exposées :

Les terrasses horizontales rapportées (platelage bois) n'excéderont pas une hauteur de 100cm prise au point haut de la terrasse par rapport au sol existant .

Les terrasses pourront être couvertes sans excéder le niveau d'allège du 1er étage, ou du 2<sup>ème</sup> étage de la partie habitation, afin d'avoir une liaison des terrasses entre 2 immeubles.

Le bois sera utilisé comme matériau de construction des terrasses : structure, plancher, rampe.

L'implantation des terrasses ne devra pas nuire au déneigement ni créer des zones de stockage intempestif de neige susceptible de porter atteinte à la sécurité du piéton.

La présence de terrasses en bordure des immeubles existants pourra contribuer à distinguer les zones de circulation piétonne des zones de circulation automobile.

## **Article 9 – Eclairage**

Les enseignes clignotantes et les fils néons de couleurs visibles sont interdits. Les éclairages des enseignes doivent être discrets, de luminescence modérée. Les enseignes peuvent être éclairées par l'arrière (lumière diffusante) ou par des spots discrets fixés sur l'enseigne.

## **Article 10 – Les clôtures**

Il n'y a pas beaucoup de clôture à La Mongie et l'on veillera à les limiter au strict nécessaire (sécurité, gestion de la station et des activités pastorales). Les clôtures seront exigées en matériau naturel : bois ou pierre. Elles s'inspireront des murets de soutènement du petit patrimoine rural ( abreuvoir, fontaine...) et des clôtures de bois présentes dans les villages pyrénéens pour délimiter les propriétés ou parquer le bétail.

Attention certaines clôtures devront être démontés pour la pratique du ski l'hiver.

## **Article 11 – Traitement des espaces extérieurs privés**

Il devra être en cohérence avec la végétation naturelle de la montagne. Toute plantation sans logique avec le paysage est à proscrire. Palette végétale : pin à crochet, bouleau, sorbier, pelouse, rhododendrons.  
Les arbres seront choisis en fonction de la taille de la parcelle.

## **Article 12 - La publicité**

La publicité devra respecter la réglementation en vigueur.

## **Article 13 – les aménagements urbains**

Les aménagements urbains devront permettre d'établir une distinction claire entre la circulation piétonne et la circulation automobile. Suite à certaines démolitions, il conviendra de re-calibrer certaines voies. Lors de tout aménagement urbain le problème du déneigement devra être étudié. L'eau devra être réintroduite comme élément important du paysage de la station. Les plantations d'arbres devront contribuer à créer des parcours continus.

Par ailleurs, tous les réseaux devront être enterrés. Les équipements et édicules non enterrés nécessaires à ces réseaux devront être intégrés aux éléments du paysage. Le mobilier urbain intégré aux aménagements devra être en matériau naturel : bois ou pierre.

## **TITRE 2 : LE SECTEUR A**

Rappelons que le secteur A est composé de deux sous ensembles distincts :

- **Le sous-ensemble AS** constitué par le domaine skiable et agropastoral avec une forte volonté de faire glisser cette zone vers la grenouillère, cœur de la station et comprend 2 zones :
  - AS a domaine skiable et agropastoral
  - AS n zone pastoralisée
- **Le sous-ensemble AP** réservé au stationnement des véhicules et comprend 3 zones :
  - AP a réservé à la construction de parking enterré
  - AP b réservé à la construction de bâtiment pour la gestion du domaine skiable
  - AP c réservé l'hiver au stationnement en surface et aux bâtiments d'accueil (100 m<sup>2</sup> environ) et à l'activité pastorale l'été.
- **Le sous-ensemble AR** où l'on trouve les vestiges du petit patrimoine pastoral (grange abri)

### **Article 1 : Constructibilité du secteur AS – Domaine skiable et agro pastoral**

Le domaine skiable accueille déjà et devrait encore accueillir des équipements liés à l'exploitation de la station : remontes pentes, télésièges, téléphérique. Ce bâti technique lié à l'activité du ski et aux équipements publics, et à l'usage agro pastoral, devra être en accord avec l'architecture de montagne et s'intégrer au caractère des « cabanes de La Mongie » qui prévaut sur cet espace.

Il a été prévu 2 zones :

- zone As a réservée à l'activité du ski et au pastoralisme
- zone AS n réservée à l'activité du pastoralisme (interdiction de réaliser des remontées mécaniques)

## **Article 2 : Constructibilité dans le secteur AP**

Afin de répondre à la demande de stationnement et à des impératifs techniques, il a été prévu 3 zones :

- zone APa réservée à la réalisation de parking enterré. Le bâti devra être dissimulé au maximum dans le talus et recevoir une couverture végétalisée. Les pentes après travaux devront reprendre les pentes naturelles avant travaux. Les ouvertures et les ventilations devront être travaillées afin d'en diminuer l'impact visuel au maximum.
- zone APb réservée à la réalisation de bâtiments pour la gestion du domaine skiable (garages, bureaux, ateliers, logement de fonction). Le bâti devra être encastré dans le talus côté route, avec une couverture végétale et une façade côté Sud.
- zone APc réservé au stationnement skieurs et matériel (le bâti devra être encastré dans le talus côté route), à l'activité agropastorale l'été, et la réalisation de petit bâtiment pour l'accueil dans l'esprit des cabanes de la Mongie (maçonnerie en pierre sèche, couverture de lauze, ardoise ou végétale, menuiserie bois).

## **Article 3 : Réhabilitation du patrimoine authentique dans le secteur patrimonial AR**

Les anciennes cabanes pastorales présentes dans cette zone appartiennent au patrimoine authentique de la station. Elles seront restaurées dans l'esprit de leur état d'origine (maçonnerie de pierre sèche, couverture de lauze, ardoise ou de végétal). Les travaux de valorisation de ce petit patrimoine sont donc autorisés et même encouragés.

Il pourra être autorisé de petites constructions à l'image de ces cabanes (en rez-de-chaussée avec une faible emprise) à usage de service, pour une surface maximale de 100 m<sup>2</sup> environ, en vue de la démolition du bâtiment dit "La Bergerie".

## **TITRE 3 : LE SECTEUR B**

Rappelons que le secteur B (voir document graphique) est constituée de trois sous-ensemble, très caractéristiques les uns des autres bien que l'ensemble regroupe des zones urbanisées de longue date ainsi que la zone en cours d'urbanisation.

- **Le sous-ensemble BC** (secteur des chalets).
- **Le sous-ensemble BH** (secteur des hôtels, résidence et commerces).
- **Le sous-ensemble BHG** (secteur d'habitat groupé et commerces d'accompagnement).

### **Constat**

Ce secteur ceinture le bâti originel de la station ; il se caractérise par :

- une grande hétérogénéité architecturale,
- des terrains non construits créant des coupures entre zones construites,
- une absence totale d'identité qui justifie la nécessité de concentrer tous les efforts d'aménagement sur le futur cœur et l'entrée de la station.

Cette dernière caractéristique est un handicap majeur pour la station. Outre son site naturel remarquable, La Mongie n'est aujourd'hui qu'un regroupement de constructions sans qualité esthétique, endommagées souvent par le temps et les intempéries. Sans caractère dominant, ce secteur peut difficilement répondre aux demandes de requalification de la station. Ceci justifie que le règlement de la ZPPAUP se doit d'y réglementer, de manière très stricte la construction de tout bâtiment tout en encourageant parallèlement la définition d'une nouvelle image architecturale et paysagère en cœur de station et à son entrée, c'est à dire en secteur C.

### **Objectif**

Les actions de réhabilitation qui seront menées dans ce secteur portent prioritairement sur les façades et les couvertures, en vue de leur réhabilitation dans leur esprit d'origine mais aussi sur des re-qualifications ponctuelles de gabarit, différentes selon les sous-secteurs.

Des constructions susceptibles de participer à des actions réparatrices de volume hors d'échelle ou mal proportionnées pourront être autorisées. Les démolitions de constructions disgracieuses seront encouragées.

Les plantations d'essences adaptées au climat de montagne pourront être utilisées pour atténuer l'impact visuel de certains volumes. Elles pourront contribuer à l'unité paysagère et à un re-équilibre d'identité de certains ensembles bâtis. Par ailleurs, l'addition de constructions légères (terrasses) pourront participer à un re-calibrage des axes de circulation. Celles-ci s'inscriront dans une charte d'aménagement d'ensemble.

## **Article 1 : constructibilité du secteur B**

La constructibilité du secteur B dépend du sous-ensemble considéré. Les règles générales définies au titre 1 sont applicables.

### **1.1 - Le sous-ensemble BC (secteur des chalets, habitat individuel) est composé de 2 zones**

#### Zone BC a :

En ce qui concerne les chalets individuels, les compléments de construction, extensions par additions de constructions devront être mesurés et la transparence du paysage préservée. .

Par ailleurs, la construction de nouveaux chalets devra respecter le gabarit des chalets existants et les principes de construction. La construction en R+2 maximum avec soubassement + C.

- le soubassement et les garages seront implantés à l'alignement de la voie
- l'étage qui comprend la partie habitation devra être :
  - construction par rapport aux voies : avec un recul de 4 m minimum pour diminuer l'impact du bâti sur le paysage
  - construction en limite séparative : à 5 m minimum afin d'avoir une transparence entre 2 chalets

Dans tous les cas de figure, toute excavation, tout exhaussement sont interdits à l'exception des garages au niveau des voiries pour autant que ceux-ci soient intégrés au relief et traités avec des matériaux naturels.

### Zone BC b :

Cet espace à urbaniser devra permettre la construction d'un bâti mesuré suivant un plan d'ensemble de cette zone avec comme image, celle des hameaux traditionnels pyrénéens, organisés le long des voies de dessertes ou de placettes, sous forme de grand chalet.

Ces constructions devront s'adapter à la pente du terrain.

## **1.2 - Le sous-ensemble BH (secteur des hôtels, résidences et commerces) est composé de 2 zones**

- zone BHa : il s'agit de la zone de grands immeubles (R+5 à R+7) à vocation de commerces, hôtels, résidences, habitations.

- Hauteur maximum : R+ 7 +C

- construction par rapport à la voie départementale : en alignement sur 2 niveaux maximum et en continuité le long de la voie départementale, et avec un recul de 4 m minimum pour les niveaux supérieurs

- construction en limite latérale : à 3 m afin d'avoir un trou entre chaque immeuble de 6 m minimum. Cette règle pourra être assouplie en fonction de la conformation du pignon voisin

- construction en limite arrière : marge de recul de 4 m par rapport à la voie publique ou la limite de l'emplacement réservé. Vu l'étroitesse des 2 dernières parcelles situées à chaque extrémité, cette règle de recul de 4 m ne s'appliquera pas, et l'ensemble de la parcelle pourra être construite.

- zone BHb : il s'agit du secteur des petits commerces implantés le long de la route et en continuité, de faible hauteur, avec comme principe d'un niveau droit côté rue Pain de Sucre et de 2 niveaux droits côté route départementale (R+1 + C).

Toute construction devra respecter strictement l'épannelage existant.

## **1.3 - Le sous-ensemble BHG (secteur d'habitat groupé et commerces d'accompagnement) est composé de 5 zones**

Ce secteur est celui des constructions récentes. Toute nouvelle construction y est autorisée sous réserve du respect du gabarit. Dans la continuité de l'existant, des opérations denses sont réalisables sous forme d'habitat groupé de chalets collectifs organisés le long d'une rue pseudo-villageoise (voir règles générales et documents graphiques).

Les bâtiments couverts en terrasse pourront recevoir une toiture en ardoise sur charpente bois abritant un niveau habitable supplémentaire. Dans ce cas, les toitures s'inspireront du caractère Pyrénéens.

- zone BHG a :

la zone correspond à la résidence de la Mongie Tourmalet construite dans les années 60 dite "le bateau", réplique d'une construction réalisée à la station alpine Laplagne, d'une hauteur de 16 niveaux (R+15). L'objectif est de requalifier ce bâtiment et de le sécuriser. Toute construction devra reprendre les principes de construction de ce secteur, et faire l'objet d'un plan d'ensemble afin d'avoir un bâtiment de qualité qui marquera la fin du bâti de la station.

- zone BHG b :

- construction par rapport aux voies : bâtiment implanté à l'alignement des voies ou en recul de 4 m minimum
- construction en limite séparative : à 4 m afin d'avoir une échappée de 8 m entre 2 bâtiments, avec une profondeur de 20 m
- gabarit : R+2 + C (avec 2 niveaux maximum pour les combles).

- zone BHG d :

- construction par rapport aux voies : bâtiment implanté à l'alignement des voies ou en recul de 4 m minimum
- construction en limite séparative : 3 m minimum avec  $l = h/2$
- gabarit : R+5 + C (avec 2 niveaux maximum pour les combles)

- - zone BHG c :

- construction par rapport aux voies : bâtiment implanté à l'alignement des voies ou en recul de 4 m minimum
- construction en limite séparative : 3 m minimum avec  $l = h/2$
- gabarit : R+5 + C, avec 2 niveaux droit maximum le long du CD

- zone BHG e :

- construction par rapport aux voies : bâtiment implanté à l'alignement des voies ou en recul de 4 m minimum
- construction en limite séparative : 3 m minimum avec  $l = h/2$
- gabarit : R+5 + C (avec 2 niveaux maximum pour les combles), avec 2 niveaux droit maximum le long du CD.
  - côté CD prévoir des percées visuelles de 10 m tous les 25 m de bâti environ.
  - côté piste le bâti pourra avoir une continuité jusqu'au niveau de la route.

## **Article 2 : travaux d'entretien et de maintenance**

Les travaux d'entretien et de maintenance sont autorisés. Ces travaux devront tenir compte des prescriptions architecturales applicables à l'ensemble du territoire de la ZPPAUP.

### **2.1- Couvertures**

Conformément aux règles générales, sur les toitures autres que les toitures terrasses, seuls seront autorisés le zinc, le cuivre ou l'ardoise selon la pente des versants de la toiture. Toutefois, le remplacement par du bac acier couleur gris ardoise des matériaux de couverture est toléré s'il s'agit de tôles ondulées ou autres matériaux industriels.

### **2.2- Menuiseries**

Seul est autorisé le changement à l'identique des menuiseries existantes de manière à conserver une unicité dans le choix du matériau employé. Si la totalité des menuiseries d'un bâtiment devait être remplacée, les menuiseries bois seront privilégiées.

## **TITRE 4 : LE SECTEUR C (à restructurer)**

**Le secteur C**, situé au pied du domaine skiable, comprend :

- l'entrée de la Station
- la place des Monges
- l'espace de la gare du Pic
- la place dite de « la grenouillère »

### **Constat**

**L'entrée de la station** est actuellement marquée par un immeuble imposant, « Les horizons », dont l'architecture et le gabarit contredisent l'image attendue d'une station pyrénéenne. Il est bordé au Nord par la route du Tourmalet dont la largeur d'emprise est hors d'échelle pour une traversée urbaine. Les largeurs démesurées de part et d'autre de la voie induisent une déqualification d'usage qui crée une confusion entre la circulation automobile, le stationnement et les déplacements piétons. L'aire de stationnement à l'Ouest de ce grand immeuble est tout aussi déstructurée et sa vaste emprise d'asphalte, dénudée, porte atteinte au paysage. Par ailleurs, l'enfouissement de l'Adour qui est entièrement busé sur tout ce parcours nous prive de la présence visuelle et sonore de l'eau et du charme de ce torrent de montagne, élément majeur de la vallée.

La ville de Bagnères de Bigorre a réalisé la première phase du plan d'aménagement de la "Grenouillère" cœur de station conformément aux principes arrêtés dans ce document :

- suppression du stationnement
- mise en valeur de l'Adour
- ouverture sur le champ de neige (démolition de la billetterie)
- emploi de matériaux traditionnels (bois, pierre, ardoise, couverture végétalisée)

La couronne de boxes commerciaux qui la bordent au Nord, ne suffit pas à lui conférer un caractère de place. Le front d'immeubles éclectiques de grande hauteur qui longent la route du Tourmalet, à l'arrière des façades commerciales, constitue un hors d'échelle hétérogène qui nous rappelle les mauvaises architectures des couronnes périphériques des grandes agglomérations. Cette image est très préjudiciable à l'image d'une station de montagne. Il y a là un rapport de volumes qu'il conviendra de rééquilibrer.

Ici encore, la présence de l'Adour qui venait s'alanguir en méandres dans le faux plat, a été brutalement transformé en fossé rectiligne.

D'une façon générale, le bâti souffre d'un défaut d'entretien qui a donné lieu à des « rafistolages » et à des adjonctions actuellement totalement dégradées. Les façades commerciales, elles aussi, ont fait l'objet de travaux résultant d'initiatives individuelles avec surenchère d'enseignes, de matériaux et de couleurs disparates qui nuisent à la tenue générale des commerces. Les différentes tentatives faites pour redonner à cet espace une nouvelle attractivité n'ont fait qu'ajouter des éléments nouveaux à la confusion du lieu, faute de l'existence d'une charte d'esthétique locale.

## **Orientations générales**

### **L'entrée de la Station**

Partant du principe que les démolitions des immeubles qui offensent le site ne peuvent être raisonnablement effectuées, il conviendra, par des édifications voisines de rééquilibrer les volumes et leur impact sur le paysage. La morphologie d'un village pyrénéen en terrain pentu devra être retrouvée. Le plan d'aménagement d'ensemble en trois dimensions définit les constructions à venir pour réaliser ces greffes réparatrices dans le respect du paysage naturel.

Le stationnement des véhicules en surface occupant la quasi totalité des espaces non construits, un parking couvert s'avère nécessaire ; celui-ci compensera le déficit de places de stationnement induit par le réaménagement de la place de la Grenouillère et la requalification de la traversée de station. Il offrira aussi des emplacements indispensables à la population des immeubles à venir. Ce sera aussi l'occasion de redonner au site, son caractère paysager plus proche de la nature.

Des plantations d'arbres de haute tige d'essences locales accompagneront les parcours urbains. Ils seront disposés pour atténuer l'impact des architectures mal venues dans le paysage.

### **La Grenouillère**

Le plan de réaménagement de la grenouillère a été réalisé avec les objectifs suivants :

- De rétablir le lien avec les grands espaces naturels
- De supprimer le stationnement des voitures face au front de neige
- De mettre en valeur les eaux de l'Adour
- De ré équilibrer les volumes et les points de vue

- De regrouper les équipements publics nécessaires au cœur de station (office de tourisme, billetterie, jeux d'enfants, sanitaires, téléphones, ...)
- De redonner à l'ensemble une unité architecturale de caractère pyrénéen.

L'espace naturel devra, sans rupture, s'étendre jusqu'à l'espace commercial. Il conviendra aussi de re-introduire la nature, en l'occurrence l'eau au sein du site. Ainsi, l'Adour retrouvera son caractère authentique et sa présence élargie sous forme de petit lac de montagne sera un rappel des plans d'eau qui ponctuent la vallée en aval.

*L'ensemble des orientations générales à adopter dans le secteur C justifie que les articles du règlement ci-après explicités soient rédigés de manière à orienter sans équivoque l'architecture des futurs aménagements de la station et qu'avec le temps, les errances ou mauvaises interprétations ne viennent porter atteinte à la cohérence du projet d'ensemble retenu.*

## **Article 1 : REGLES DE CONSTRUCTION**

Des images de principe de construction sont proposées dans le document graphique ci-joint

Toute construction neuve ou ajout de construction, extension, devront être conformes aux caractéristiques de l'architecture pyrénéenne locale explicitée par un ensemble de croquis qui précise les images, les « emboîtements de volumes », les profils construits, les percées visuelles sur la nature, la pente des toitures.

Ce secteur comprend 4 zones :

### Zone Ca : Entrée de la station

Les immeubles construits à l'entrée de la station pourront avoir une hauteur égale ou supérieure d'un étage à la hauteur du premier bâtiment qui marque l'entrée actuelle de la zone construite (zone Bhb). Le plan d'aménagement donne une image des gabarits et les profils de constructions à respecter pour répondre aux idées fondatrices de la nouvelle image de la station.

- construction par rapport aux voies : à l'alignement et en continuité, sur une profondeur maximum de 25 m.
- gabarit : la hauteur sera progressive de l'entrée vers le cœur de la station, de R+1 + C à R+4 + C.

Le premier bâtiment de l'entrée de la station devra être traité comme un bâtiment d'angle.

Le projet de cette zone devra faire l'objet d'un plan d'ensemble et reprendre les principes des images, des documents.

Principe de pignon sur la voie publique, espace de toit terrasse avec des balcons bois, avec un débord de 2 m maximum intégré dans la couverture de l'immeuble.

Le bâtiment existant des Horizons pourra recevoir une couverture en ardoise au dessus du toit terrasse actuel suivant l'image du projet.

#### Zone Cb : Place des Monges

Réalisation d'un parking de 3 niveaux maximum avec la possibilité de réaliser des activités de services et d'hébergement le long de la voie.

Possibilité de réaliser des bâtiments de 1 niveau droit + combles sur la dalle supérieure du parking.

Construction à l'alignement des voies : le projet devra faire l'objet d'un plan d'ensemble et reprendre les images des documents graphiques.

#### Zone Cc : Gare du Pic du Midi

Afin de préserver la vue sur la Grenouillère, il est fixé une ouverture selon plan ci-après. La vue vers la gare du Pic du Midi sera préservée. En complément de cette ouverture, un alignement imposant de border l'espace public est également fixé selon plan joint.

Construction par rapport aux voies et limites en fonction des perspectives :

- construction par rapport aux voies : à l'alignement des voies ou en recul de 4 m minimum
- construction en limite latérale : en continuité ou à 3 m minimum avec  $l = h/2$
- construction en limite arrière : à 3 m minimum avec  $l = h/2$
- gabarit : R+2 + C

#### Zone Cd : la Grenouillère

Alignement et ouverture : cf Zone Cc : Gare du Pic du Midi.

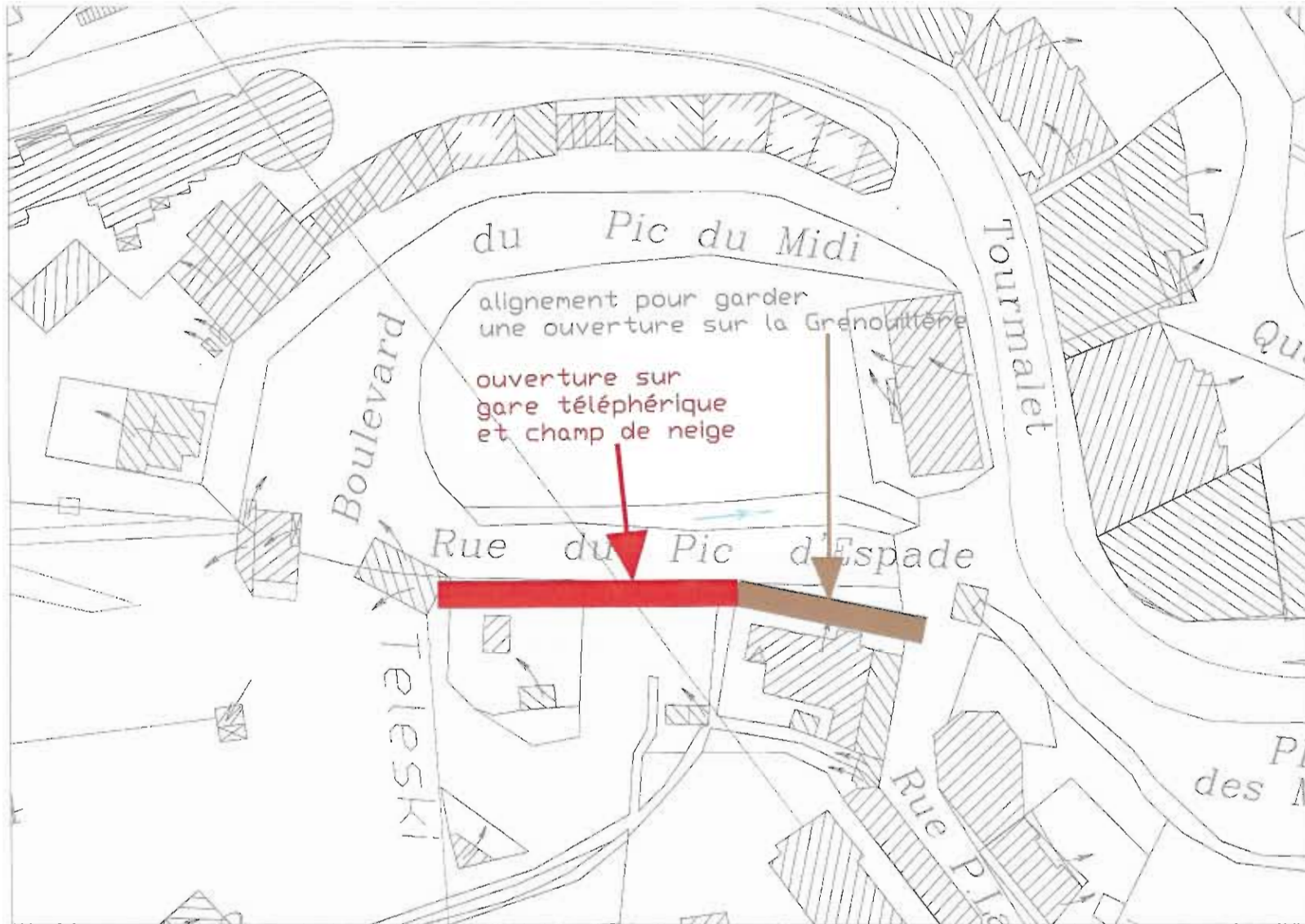
Vu la forme des parcelles, les bâtiments pourront avoir des profondeurs différentes avec la possibilité d'avoir un accès côté CD.

Les façades côté CD devront être traitées comme des façades principales sur le même principe que les façades côté Grenouillère.

Les bâtiments situés à chaque extrémité devront être traités comme des bâtiments d'angle.

Gabarit R+4 + C (2 niveaux maximum en combles).

Le projet de cette zone devra faire l'objet d'un plan d'ensemble et reprendre les images des documents.



## **Article 2 : ENTRETIEN ET MAINTENANCE**

### **2.1- Démolition**

Toutes les démolitions sont autorisées dès lors qu'elles ne portent pas atteinte aux principes d'organisation d'ensemble et d'aménagement du site dit « de la Grenouillère », de ses abords rive droite et de l'entrée de la station.

### **2.2- Modification de volume et surélévation**

Seules les surélévations conformes aux prescriptions du présent règlement sont autorisées. Elles devront s'inscrire dans la continuité des profils construits préconisés et être réalisées conformément aux intentions architecturales déjà définies en ce qui concerne les matériaux, maçonneries, enduits et couleurs.

### **2.3- Restauration et entretien.**

Les travaux d'entretien seront réalisés selon les mêmes principes que les travaux de construction neuve ou de surélévation dans la mesure où la station ne peut retrouver une image architecturale valorisante qu'en se donnant une identité forte à son entrée et son cœur et ses abords.

Toutefois, le remplacement par du bac acier couleur gris ardoise des matériaux de couverture est toléré s'il s'agit de tôles ondulées ou autres matériaux industriels.

### **2.4- Maçonnerie, percements, parement de façade, enduits**

Les maçonneries de pierres seront privilégiées ; leur assemblage devra reprendre le modèle des assemblages traditionnels pyrénéens et ces maçonneries pourront être associés à des bardages bois.

Les percements en façades devront avoir des proportions rappelant l'architecture traditionnelle des villages voisins.

Les enduits devront reprendre les teintes de la pierre locale de ton gris / beige, selon la palette de référence proposée et la finition sera de type taloché fin à base de chaux et de sables comme demandés dans le secteur B. Les enduits trop franchement monochrome seront évités au profit d'enduits nuancés et patinés dans l'esprit du bâti traditionnel de la vallée.

### **2.5- Charpente, couverture, cheminées**

L'ardoise est préconisée pour les travaux de couverture mais les couvertures végétalisées sont également autorisées dès lors qu'elles s'inscrivent dans un cadre (environnement) justifiant le choix du végétal plutôt que l'ardoise. Dans les deux cas, les charpentes bois dont les pentes caractérisent la silhouette des villages pyrénéens seront demandées. Les toitures terrasses sont limitées à des articulations de volumes en reprenant l'esprit des images des documents de référence.

Les cheminées devront reprendre la typologie des cheminées des maisons pyrénéennes locales ; elles ponctuent la silhouette des constructions implantées en terrain pentu.

### **2.6- Menuiseries**

Les menuiseries bois sont privilégiées.

## **Article 3 : aménagement urbain en Secteur C**

Un plan d'ensemble accompagne le présent règlement. Il a été conçu à partir d'idées « force » :

- créer une continuité entre l'espace naturel et l'espace construit mais aussi entre l'entrée de la station et son cœur qui concentre, pour le visiteur, les services de première nécessité.
- réintroduire dans l'aménagement urbain l'eau, le végétal, les éléments naturels comme le bois, la pierre, l'ardoise,
- sécuriser le piéton et faciliter la maintenance d'une station de montagne où la neige crée des contraintes importantes,
- travailler la notion d'écran afin de faire oublier les éléments construits dont l'image agresse la qualité du site,
- exploiter les dénivellations naturelles du terrain pour travailler les notions de silhouette, profil des villages de montagne.

### **3.1 - Place de l'eau**

L'Adour actuellement busé doit réapparaître dans le paysage de la station ; par sa présence visuelle et sonore l'Adour doit être un élément majeur du projet d'ensemble et non un simple rappel des torrents de montagne. Sa présence devra être affirmée non seulement par la dimension du plan d'eau créé mais aussi par le dimensionnement de son lit aux proportions à l'échelle de l'aménagement global. Le dessin de son parcours sera souligné par des plantations qui serviront de repère visuel mais contribueront aussi à la création d'un cheminement piéton.

### **3.2 - Matériaux utilisés**

Dans le secteur C plus que dans tout autre, les matériaux naturels seront exigés : bois, maçonnerie de pierre, ardoise, gazon (toiture végétalisée); si la pente de la toiture le justifie le zinc pourra néanmoins être utilisé.

Les menuiseries, clôtures, enseignes et pré-enseignes, mobilier urbain répondront aux conditions de la réglementation générale.

### **3.3 - Cheminements piétonniers**

Les cheminements piétonniers seront conçus de manière à créer de véritables parcours sécurisés pour le piéton. Ces cheminements pourront prendre plusieurs formes : promenade le long de l'Adour, traversée couverte ou découverte du pôle de services, passerelle au dessus du plan d'eau.

### **3.4 – Eclairage**

L'éclairage urbain sera conçu de manière à mettre en valeur, l'aménagement du plan d'eau et l'île aux enfants, la zone de petits commerces et particulièrement les constructions qui contribueront à re-qualifier l'image de la station.

La forme des réverbères muraux ou verticaux devra être en harmonie esthétique avec les autres éléments du mobilier urbain.

### **3.5 – plantations**

La plantation de conifères est recommandée : sapin au tronc droit et aux branches horizontales, pin à crochet, bouleau, alizier dans les secteurs accessibles à tout public car ses aiguilles ne piquent pas vraiment, épicéa dans les zones moins accessibles, les aiguilles de ses rameaux étant assez piquantes. Ils seront utilisés comme écran de verdure.

Ces conifères pourront être associés à certains feuillus comme le bouleau qui se contente de mauvais terrain, résiste au froid et adore la lumière ou encore le bouleau pubescent qui accepte les sols gelés et côtoie habituellement les conifères.

### **3.6 – Circulation**

Afin de faciliter l'arrivée et le retour des véhicules y compris des autobus, des ronds points seront aménagés. On veillera à ce que leur dimension reste à l'échelle urbaine.

Le gabarit de la voirie du secteur C sera revu à la baisse et son implantation pourra être légèrement modifiée de manière à rendre possible la création du cheminement piétons et le passage de l'Adour, à découvert.

## TABLEAU DES GABARITS

<b>SECTEUR A</b>	Sous ensemble AS		rez-de-chaussée	
	Sous ensemble AP	zone a	enterrée	
		zone b	encastrée	
		zone c	rez-de-chaussée	
Sous ensemble AR		rez-de-chaussée		
<b>SECTEUR B</b>	Sous ensemble BC	zone a	R + 2 + combles	
		zone b	Suivant plan d'ensemble	
	Sous ensemble BH	zone a	R + 7 + combles	
		zone b	R + 1 + combles	
	Sous ensemble BHG	zone a	R + 15	
		zone b	R + 2 + combles avec 2 niveaux droits sur CD	
		zone c	R + 5 + combles	
		zone d	R + 5 + combles	
		zone e	Côté piste R + 5 + combles avec 2 niveaux droits sur CD	
	<b>SECTEUR C</b>		zone a Entrée de Station	R + 1 + combles à R + 4 + combles avec plan d'ensemble
		zone b Place des Monges	parking 3 niveaux + construction 1N + combles	R + 3 + combles
		zone c Gare du Pic	R + 2 + combles	
		zone d La Grenouillère	R + 4 + combles	

**NOTA** : si le niveau du rez-de-chaussée dépasse de 1 m le niveau du sol naturel, il sera considéré comme un niveau supplémentaire.

Z. P. P. A. U. P. DE LA MONGIE



DOCUMENTS GRAPHIQUES

LUC DEMOLOMBE ARCHITECTE

Janvier 2009

# SOMMAIRE

---

1 - Site de La Mongie	p. 3
1 - Emprise de la Z.P.P.A.U.P.	p. 4
2 - Historique	p. 5 à 8
3 - Constat	p. 9 à 18
4 - Proposition d'orientation	p. 19 à 27
5 - Délimitation des secteurs	p. 28 à 30
6 - Etat actuel / Proposition d'Aménagement urbain	p. 31 à 61

# SITE DE LA MONGIE

échelle : 1/15.000



# EMPRISE DE LA Z.P.P.A.U.P.



# HISTORIQUE DE LA MONGIE



# HISTORIQUE DE LA MONGIE



PREMIERE PARTIE DU TELEPHERIQUE  
1952



LA MONGIE 1960



HOTEL L'EMMIGRE 1962



LA MONGIE MARC 1967



HOTEL PIC D'ESPAGNE  
1968



CRISTE BLANCHE ET COL TARDU  
AUBIODE 1960



VILL CONDAMNÉ SUR LA MONGIE  
ET LES BOIS 1968

# HISTORIQUE DE LA MONGIE



LA MONGIE



INCORPORATION MONTÉE TOURNAULT  
1970-1971



FACE OUEST MONTÉE TOURNAULT



LA MONGIE AU MILIEU DES ANNEES 1970



LA MONGIE AUJOURD'HUI

# HISTORIQUE DE LA MONGIE



LA MONGIE SEPTEMBRE 2002

# CONSTAT

## Stationnement envahissant



Stationnement envahissant



# CONSTAT

## Gabarits et silhouettes hors d'échelle



CONFRONTATION D'ARCHITECTURES



VOLUMES DISPROPORTIONNÉS



## Toitures disgracieuses



TOITURES À FAIBLE PENTE EN TOLE ONDULÉE DÉLABRÉES



OUVRAGES TECHNIQUES RAPPORTÉS

# CONSTAT

## Toitures disgracieuses



DÉTAILS D'OUVRAGES EN TOITURE  
NON TRAITÉS



INSTALLATIONS TECHNIQUES INDESIRABLES  
DANS UN PAYSAGE PYRÉNÉEN

## Matériaux de façade hétérogènes



MATÉRIAUX, TRAME ET ECHELLE ÉTRANGERS AU CARACTÈRE PYRÉNÉEN



OUVRAGES EN BOIS À RESTAURER À L'ÉTAT D'ORIGINE



FAÇADE ARRIÈRE DÉLAISSÉE



TEINTE D'ENDUIT TROP SOUTENUE

# CONSTAT

## Façades commerciales et enseignes



SURENCHÈRE D'ENSEIGNES PUBLICITAIRES DÉBORDENNÉES



## Façades commerciales et enseignes



SURENCHÈRE D'ENSEIGNES PUBLICITAIRES DÉSORDONNÉES



# CONSTAT

## Aménagements urbains



MANQUE DE COORDINATION DANS L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC



MATÉRIAUX VULNÉRABLES AU DÉNEIGEMENT

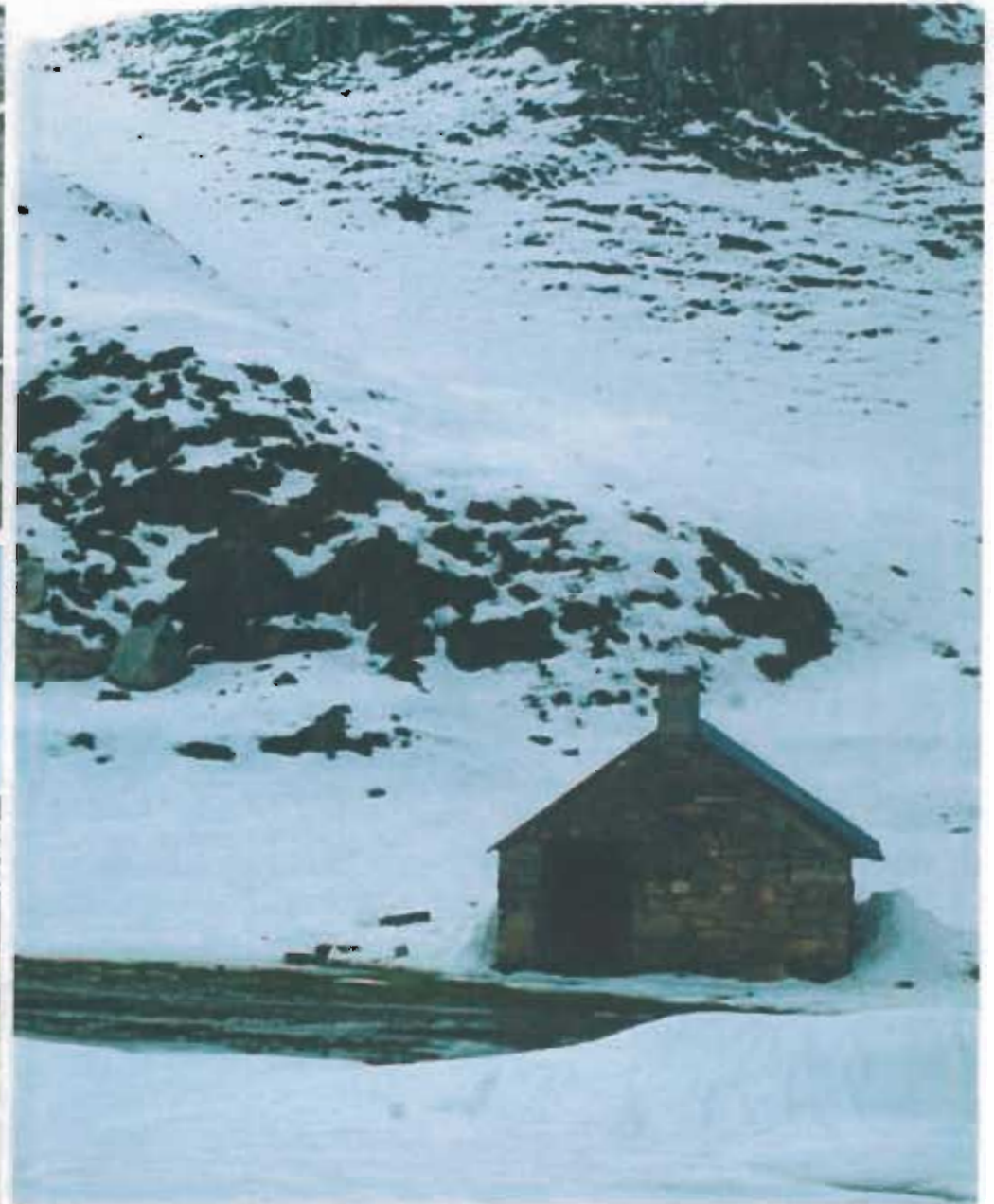


TRAITEMENT DE SOL INESTHÉTIQUE ET MAL COMMODE



CENTRE URBAIN À REQUALIFIER

Les cabanes du secteur AP



UN PATRIMOINE PASTORAL À RESTAURER DANS SON CARACTÈRE D'ORIGINE

# PROPOSITION D'ORIENTATION

Gabarits et pittoresque des toitures pyrénéennes



# PROPOSITION D'ORIENTATION

## Toitures en ardoise



# PROPOSITION D'ORIENTATION

Toitures terrasse et toitures zinc à tasseaux



TOITURE ZINC À TASSEAUX



TOITURE TERRASSE  
EN PIERRE NATURELLE



TOITURE TERRASSE AMÉNAGÉE EN BOIS

Toitures végétalisées



# PROPOSITION D'ORIENTATION

## Palette d'enduits



# PROPOSITION D'ORIENTATION

## Appareillages de pierre

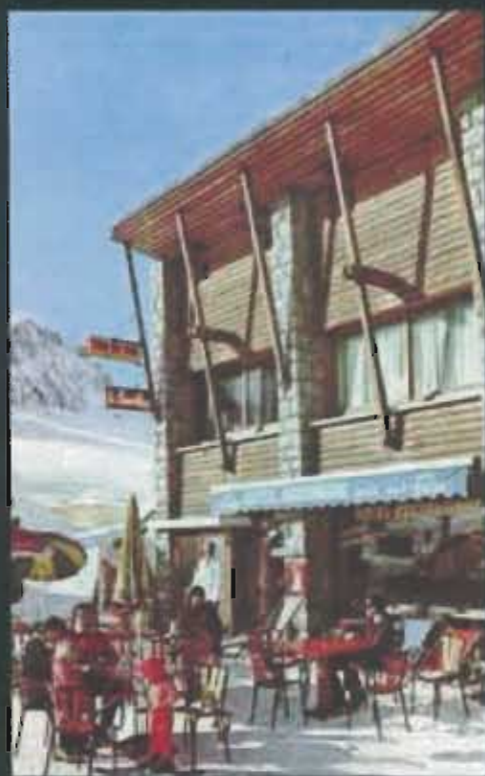


# PROPOSITION D'ORIENTATION

Restauration des boiseries à leur état d'origine



LES FACADES EN BOIS D'ASPECT NATURAL, APPARTIENNENT À UNE CATEGORIE SUPERIEURE À LA NORME DE LA BOISERIE



UN EXTERIEUR EN BOIS

HOTEL DU PIC VERMOREL APRES RENOVATION

# PROPOSITION D'ORIENTATION

Des clôtures inspirées du patrimoine pyrénéen



# PROPOSITION D'ORIENTATION

## Traitements des abords de l'Adour



EN MILIEU NATUREL



EN MILIEU NATUREL






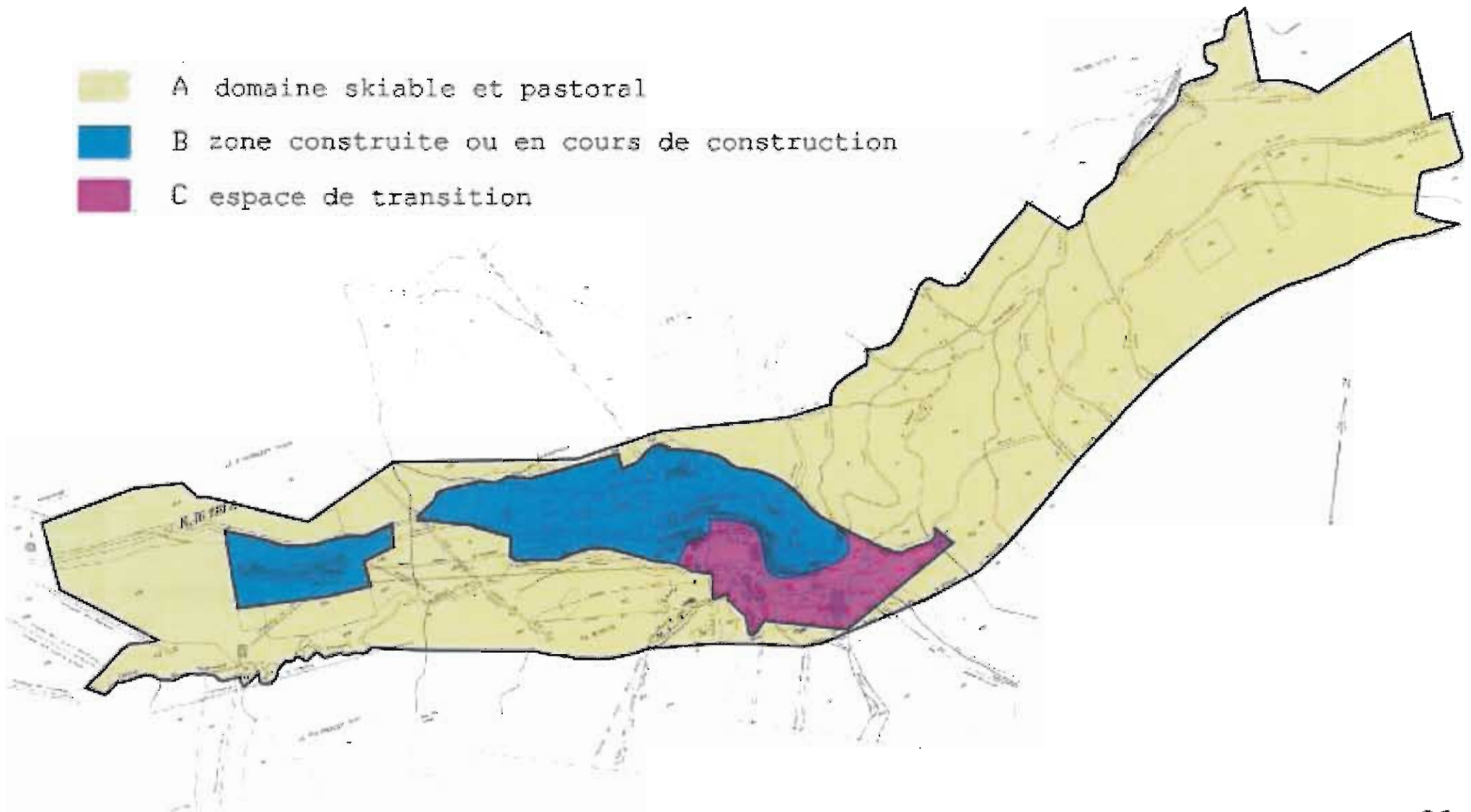
EN MILIEU NATUREL



EN MILIEU NATUREL


## DELIMITATION DES 3 SECTEURS

-  A domaine skiable et pastoral
-  B zone construite ou en cours de construction
-  C espace de transition



# DELIMITATION DES SOUS ENSEMBLES




secteur A  
sous ensembles

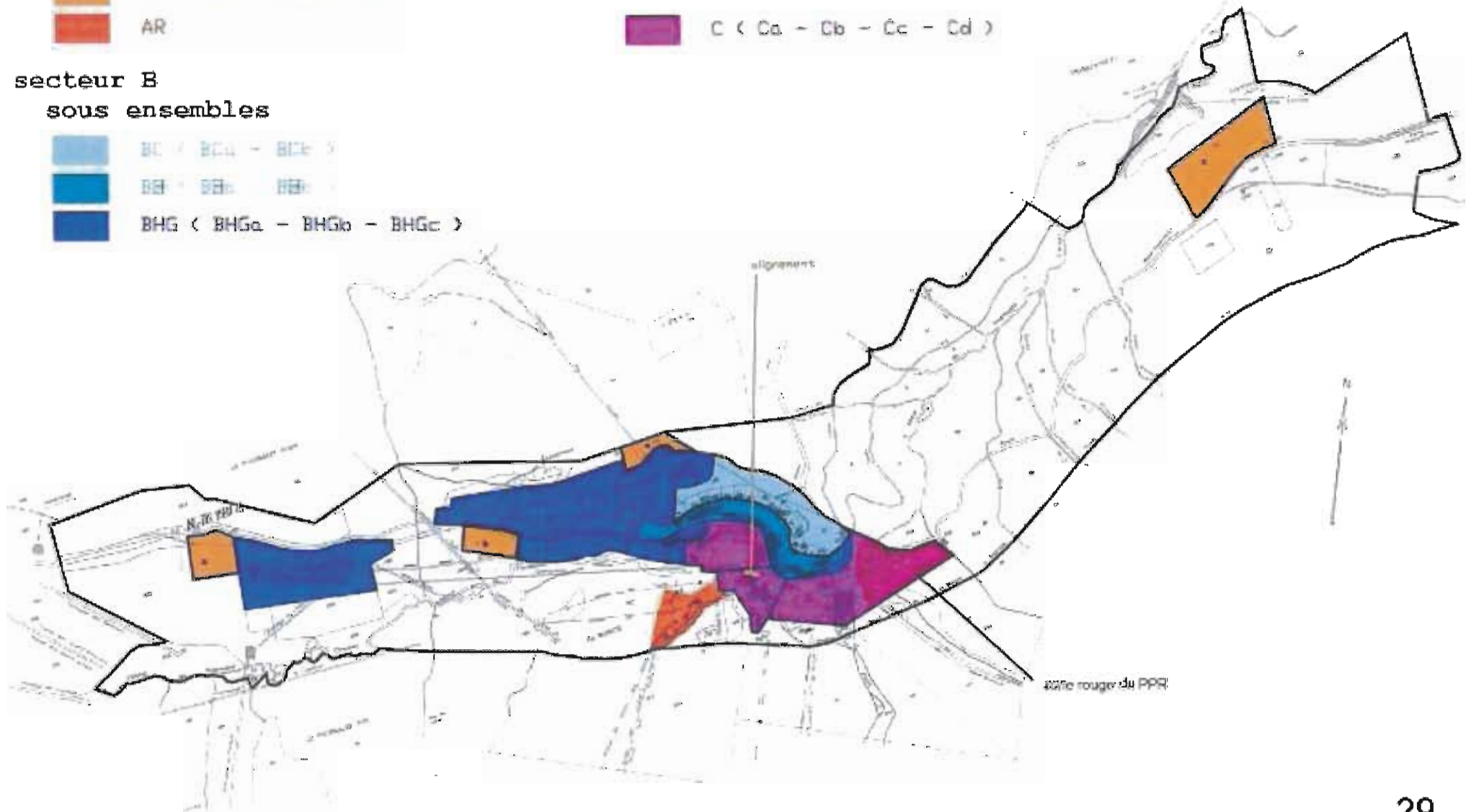
-  AS
-  AP ( APa - APb - APc )
-  AR

secteur C  
sous ensembles

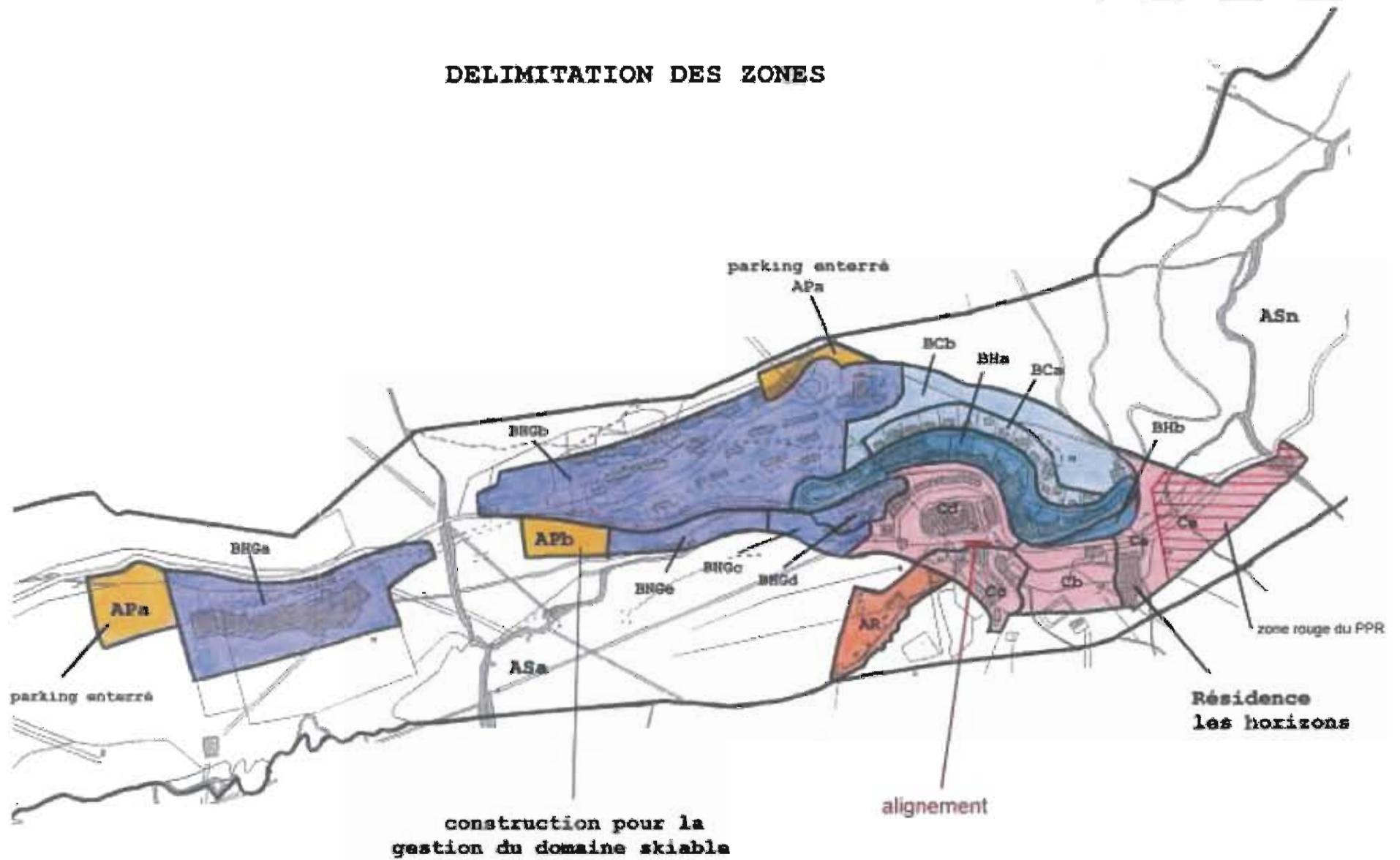
-  C ( Ca - Cb - Cc - Cd )

secteur B  
sous ensembles

-  BC ( BCa - BCb )
-  BB ( BBa - BBb )
-  BHG ( BHGa - BHGb - BHGc )



# DELIMITATION DES ZONES



PROPOSITION D'ORIENTATION  
Localisation des points de vue



PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN  
localisation des points de vue



plan d'aménagement d'ensemble

# ENTREE DE STATION : ETAT ACTUEL

---



# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN



ENTREE DE STATION REPAYSAGEE

## VUE 1 : ETAT ACTUEL



RÉSIDENTE DES HORIZONS - PARKING ET TOITURES MÉTALLIQUES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN



PARKING COUVERT ET TOITURES VEGETALISEES

# VUE 1 : ETAT ACTUEL



RÉSIDENTE DES HORIZONS

PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN



RESIDENCE DES HORIZONS - REQUALIBRAGE PAYSAGER

# ETAT AVANT TRAVAUX

## Place de la grenouillere



# PROJET D'AMENAGEMENT URBAIN

aménagement de la place de la grenouillere



# ETAT APRES TRAVAUX DU 22/02/2008

## Place de la grenouillere



APRES TRAVAUX DU 22/02/2008

Place de la Grenouillère



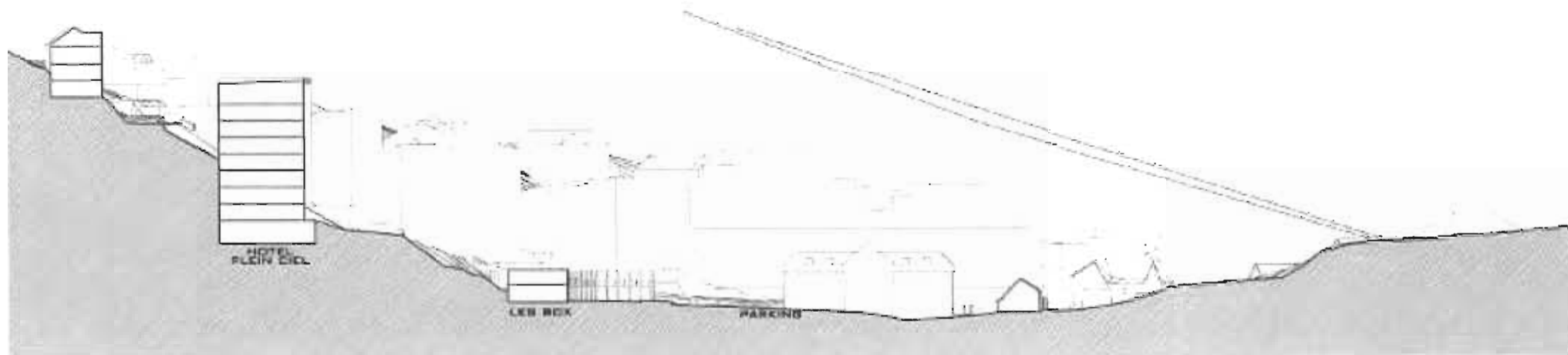
APRES TRAVAUX 22/02/2008

Place de la Grenouillère

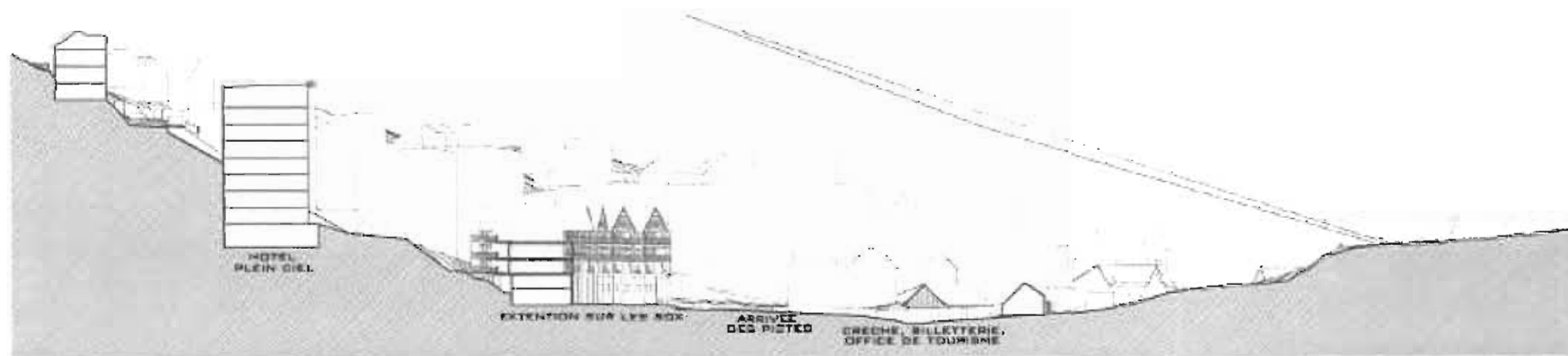




PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN  
Coupe AA - échelle 1/1000



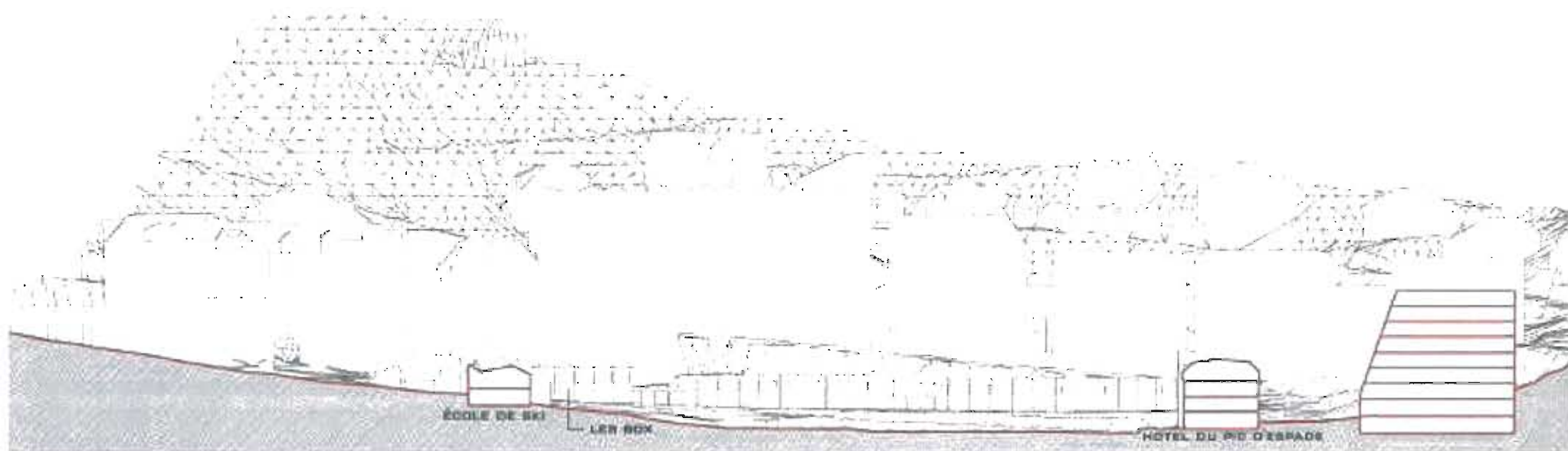
état actuel



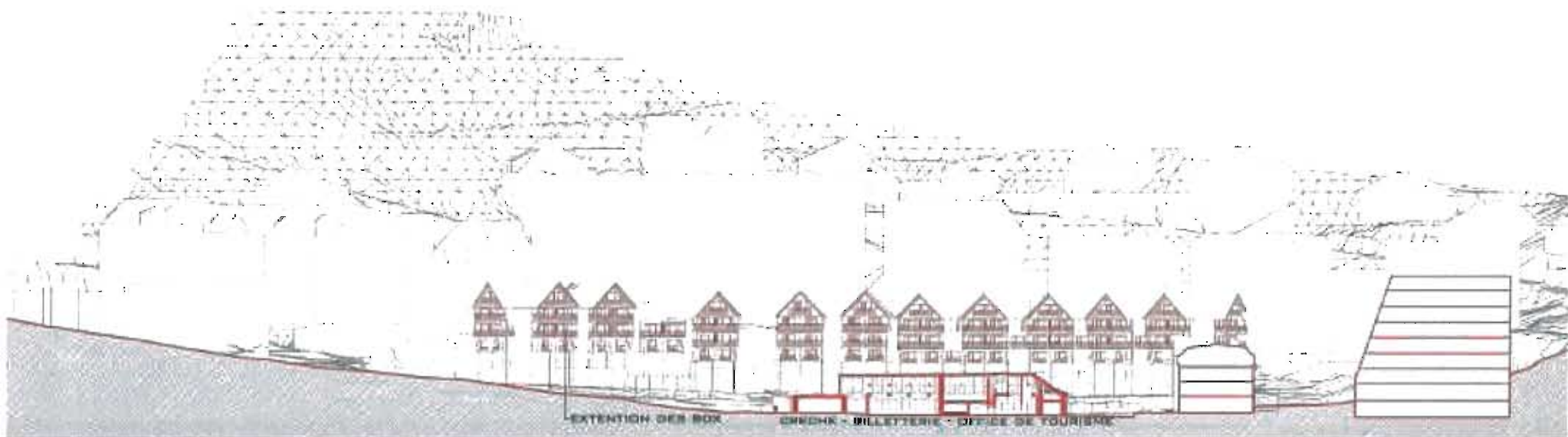
proposition d'orientation

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Coupe BB - échelle 1/1000



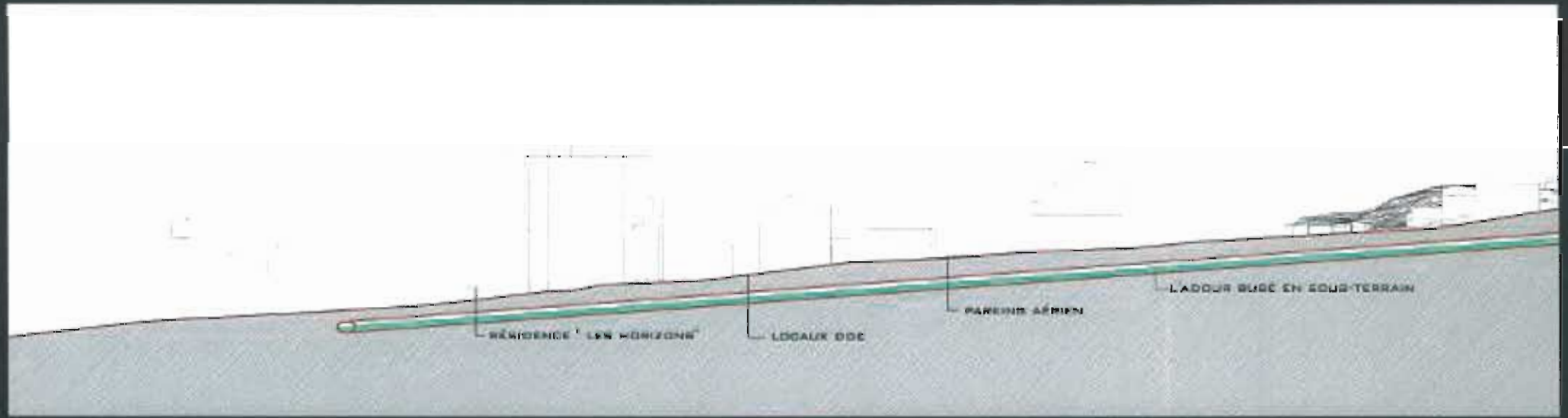
état actuel



proposition d'orientation

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Coupe CC - echelle 1/1000

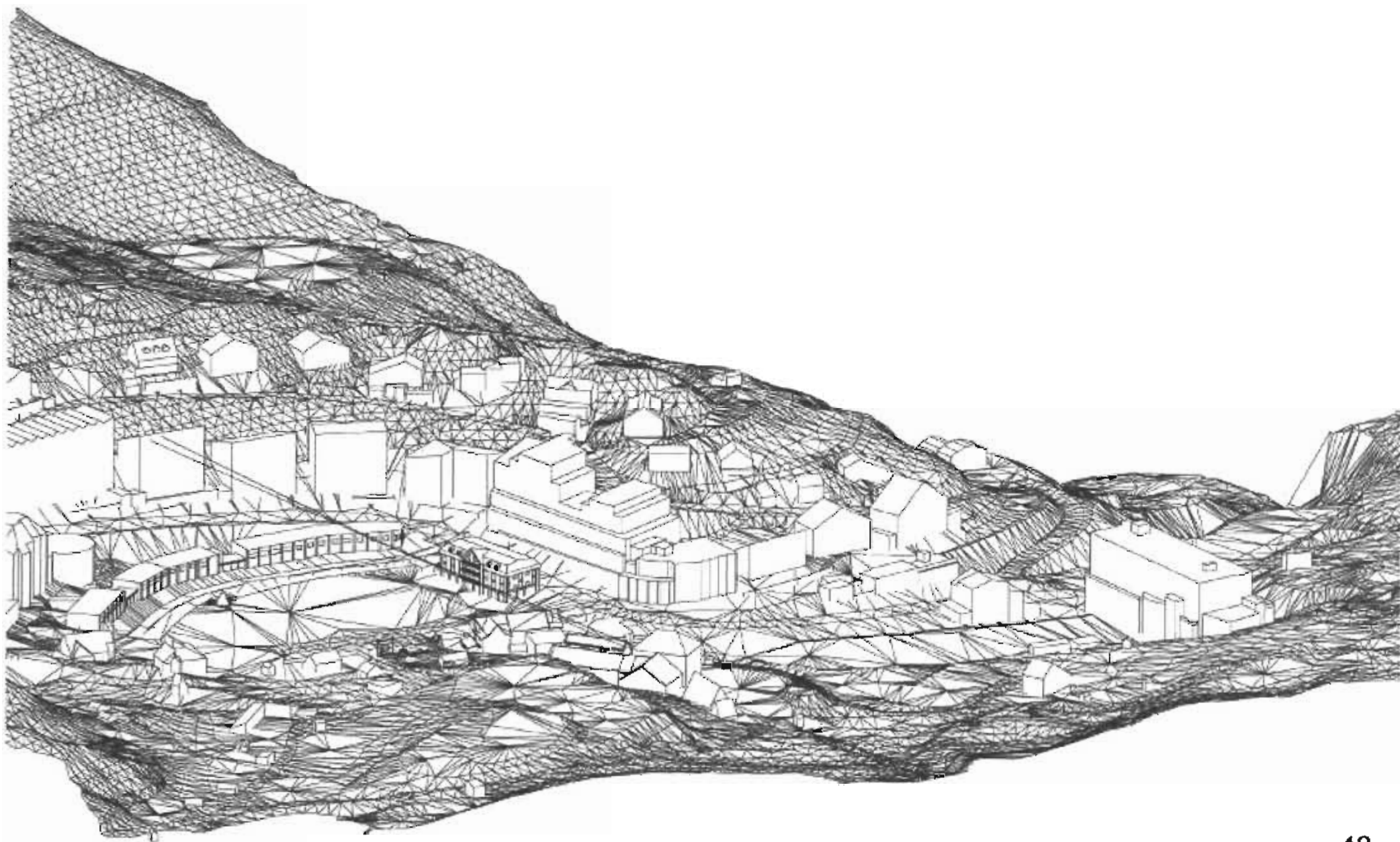


POINT D'APPUI



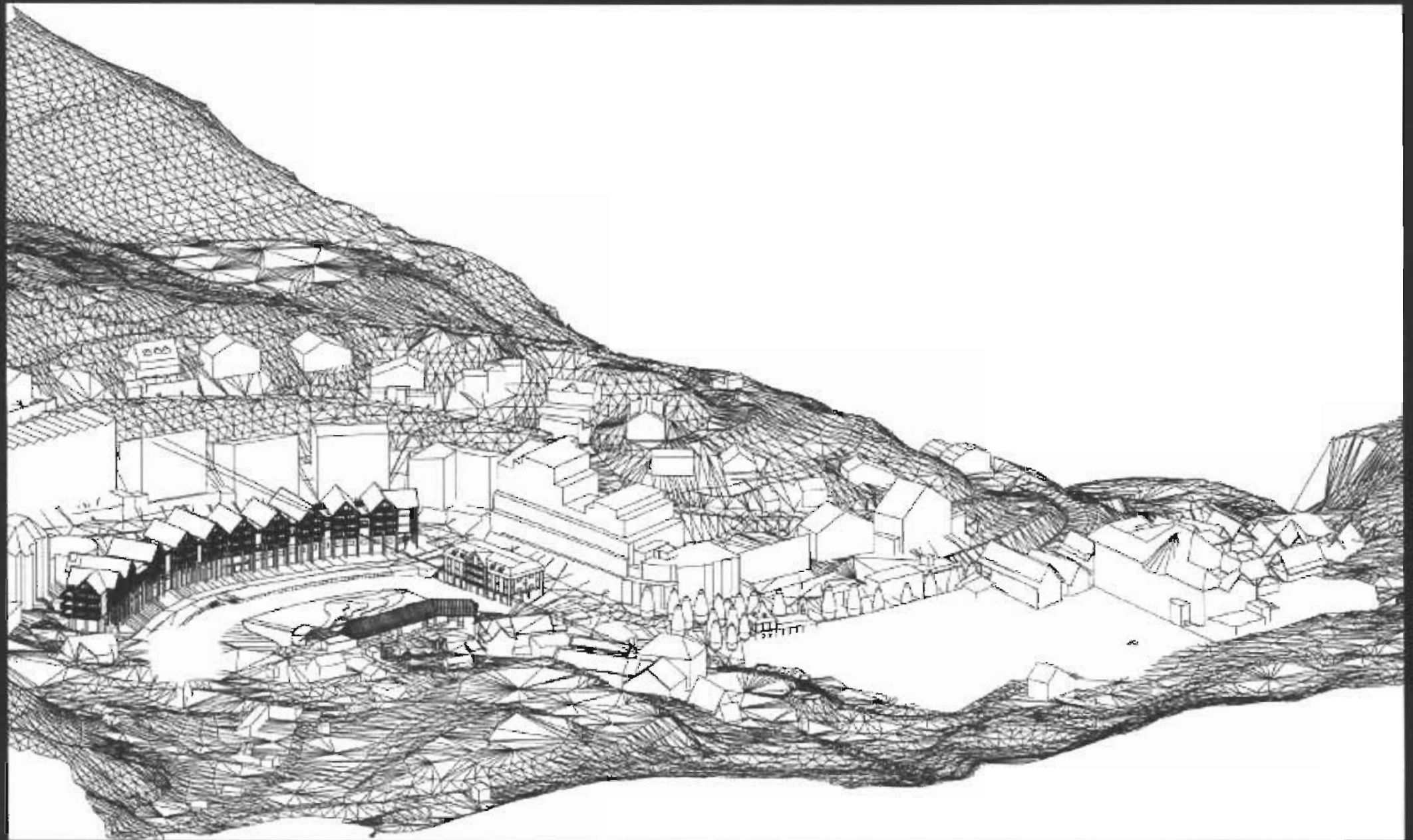
www.architectes.com - 01 20 39 40 10

Vue axonometrique sud-ouest

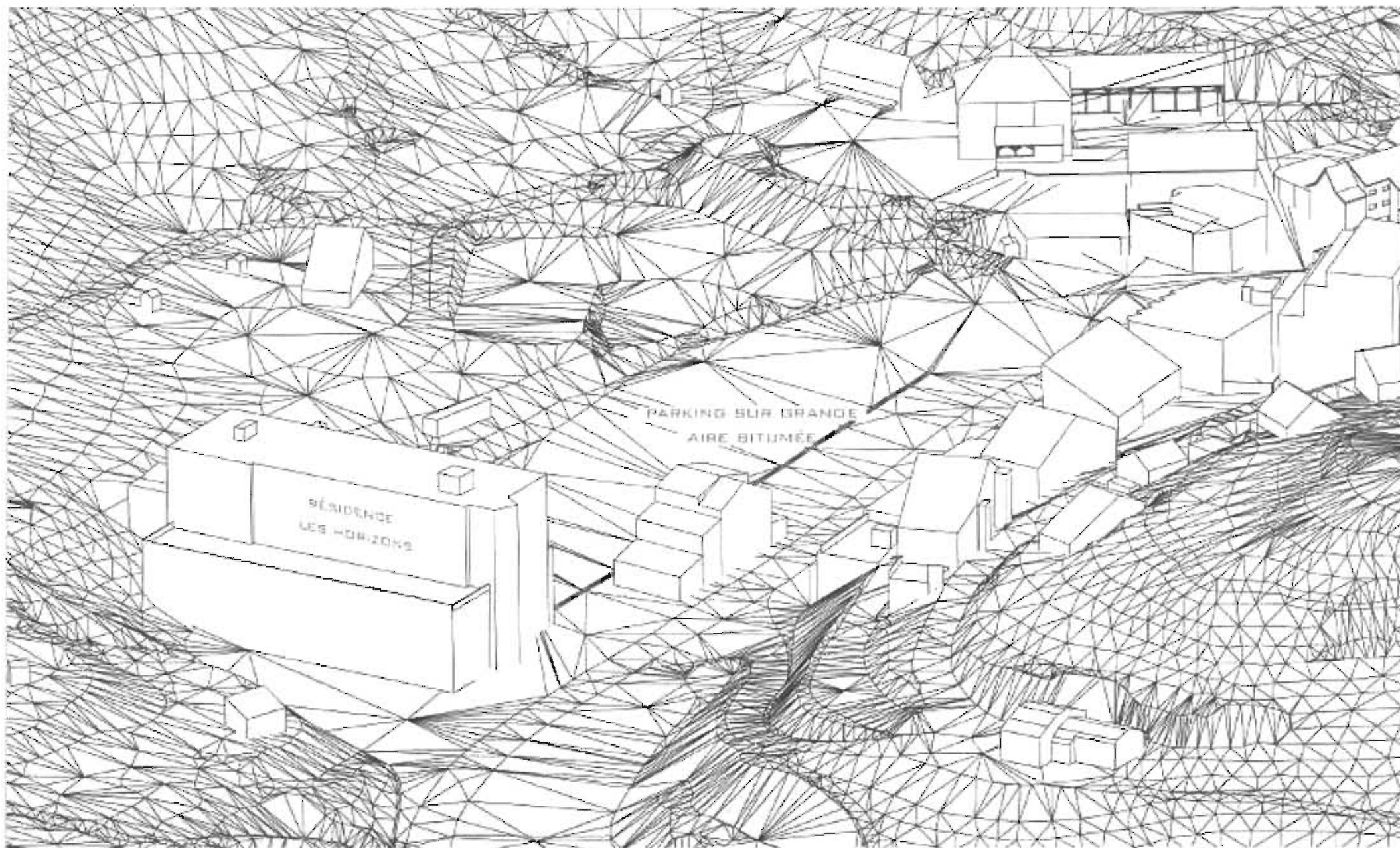


# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Vue axonometrique sud-ouest

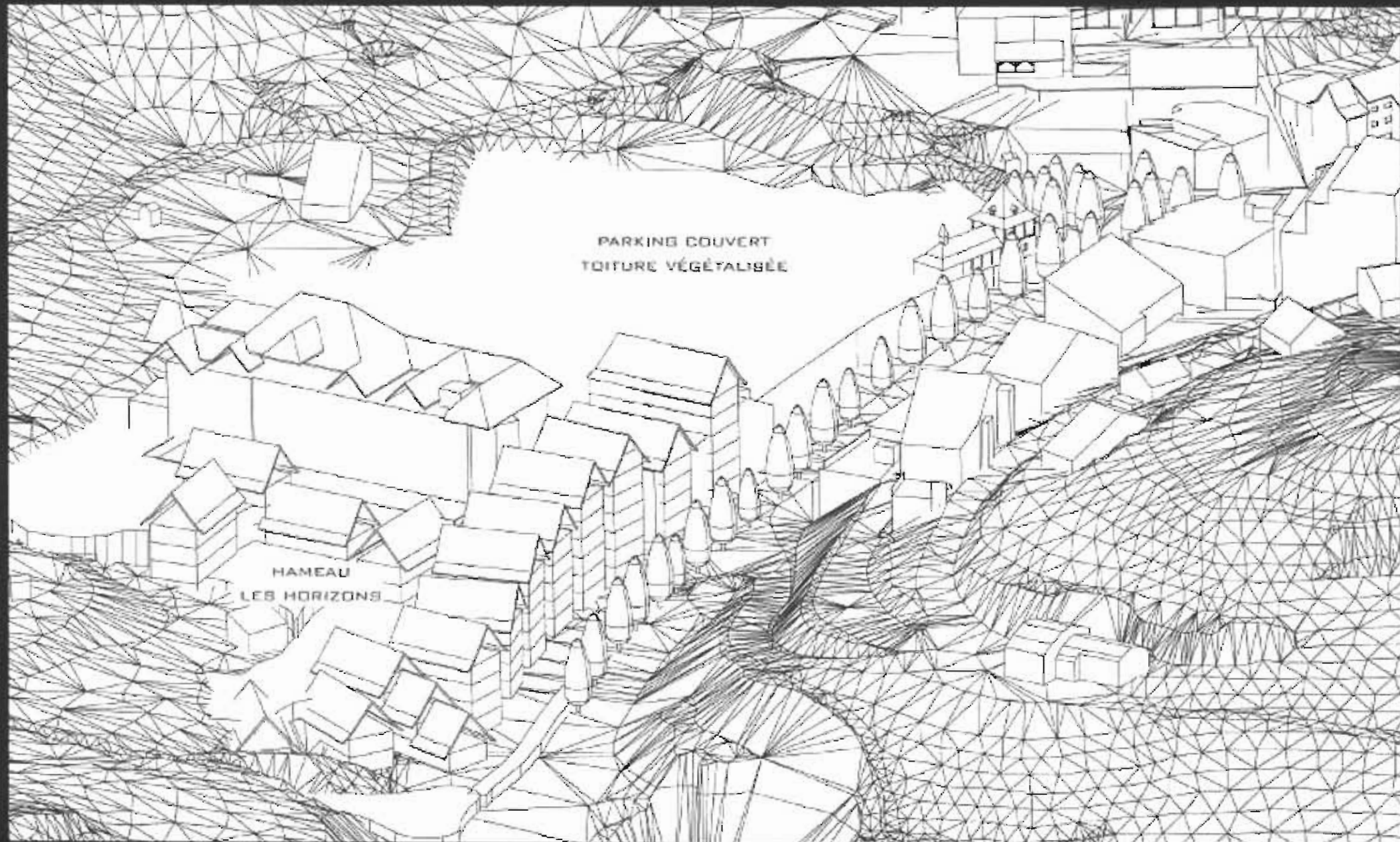


Vue axonométrique nord-est

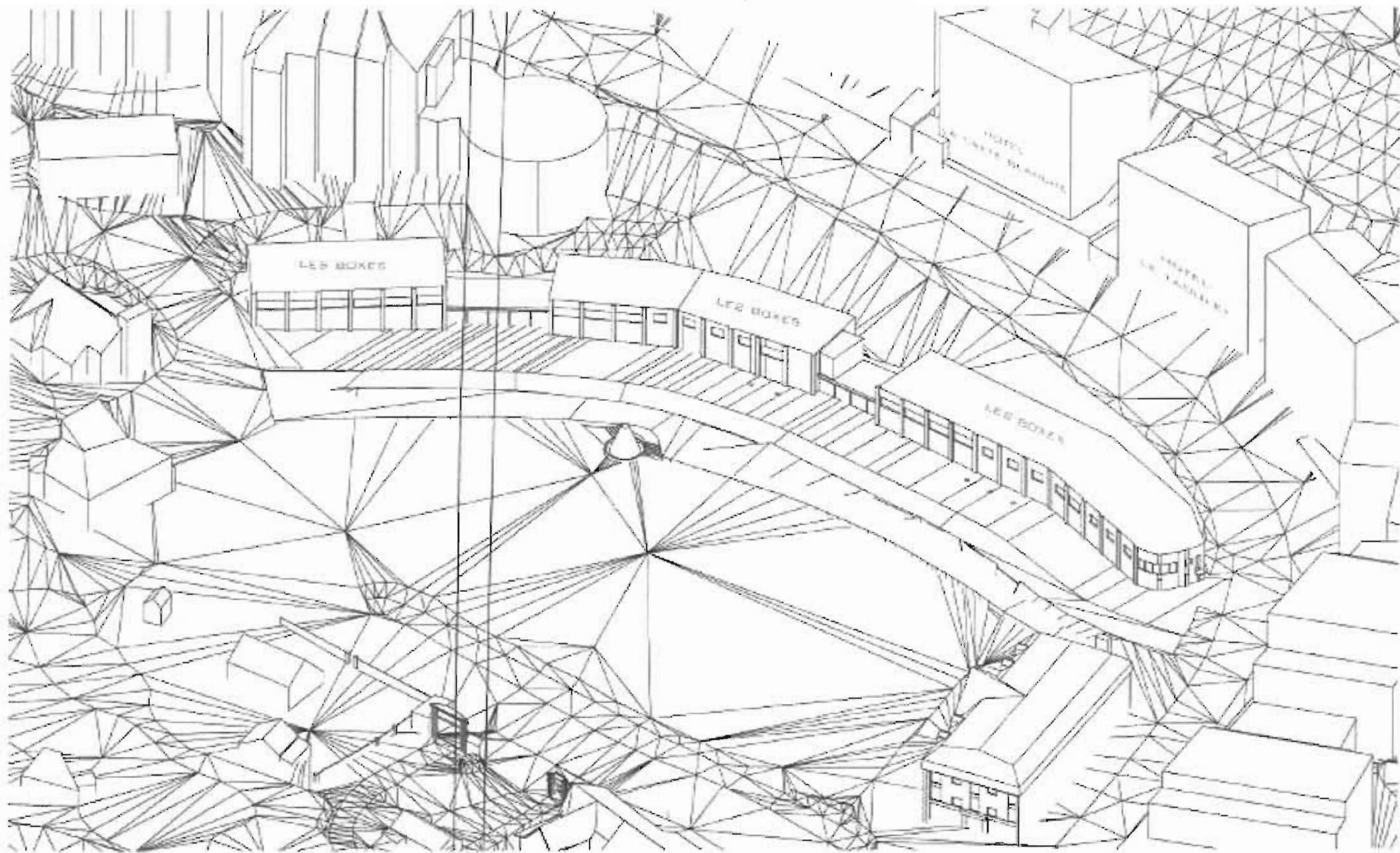


# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Vue axonométrique nord-est

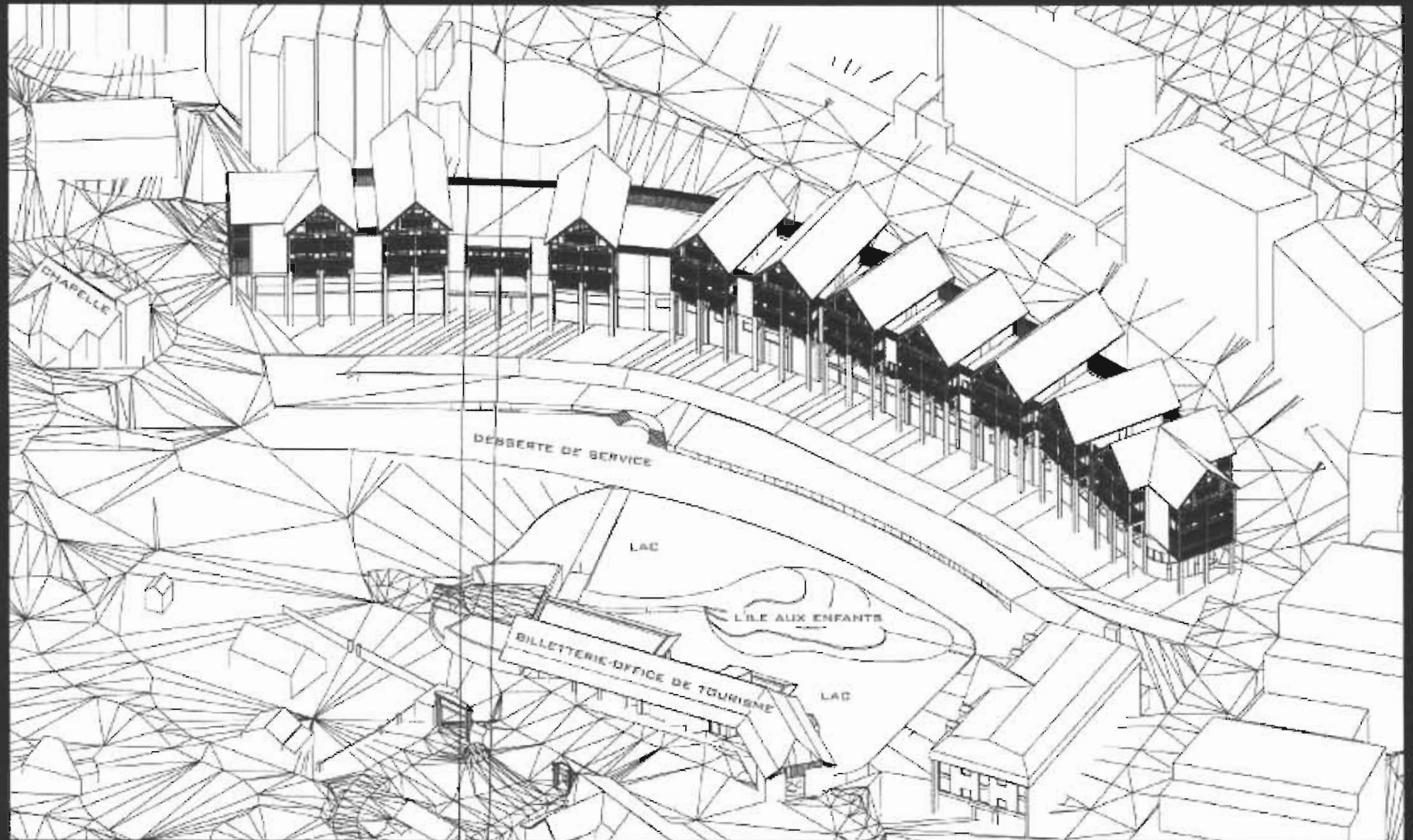


vue axonometrique sud-est

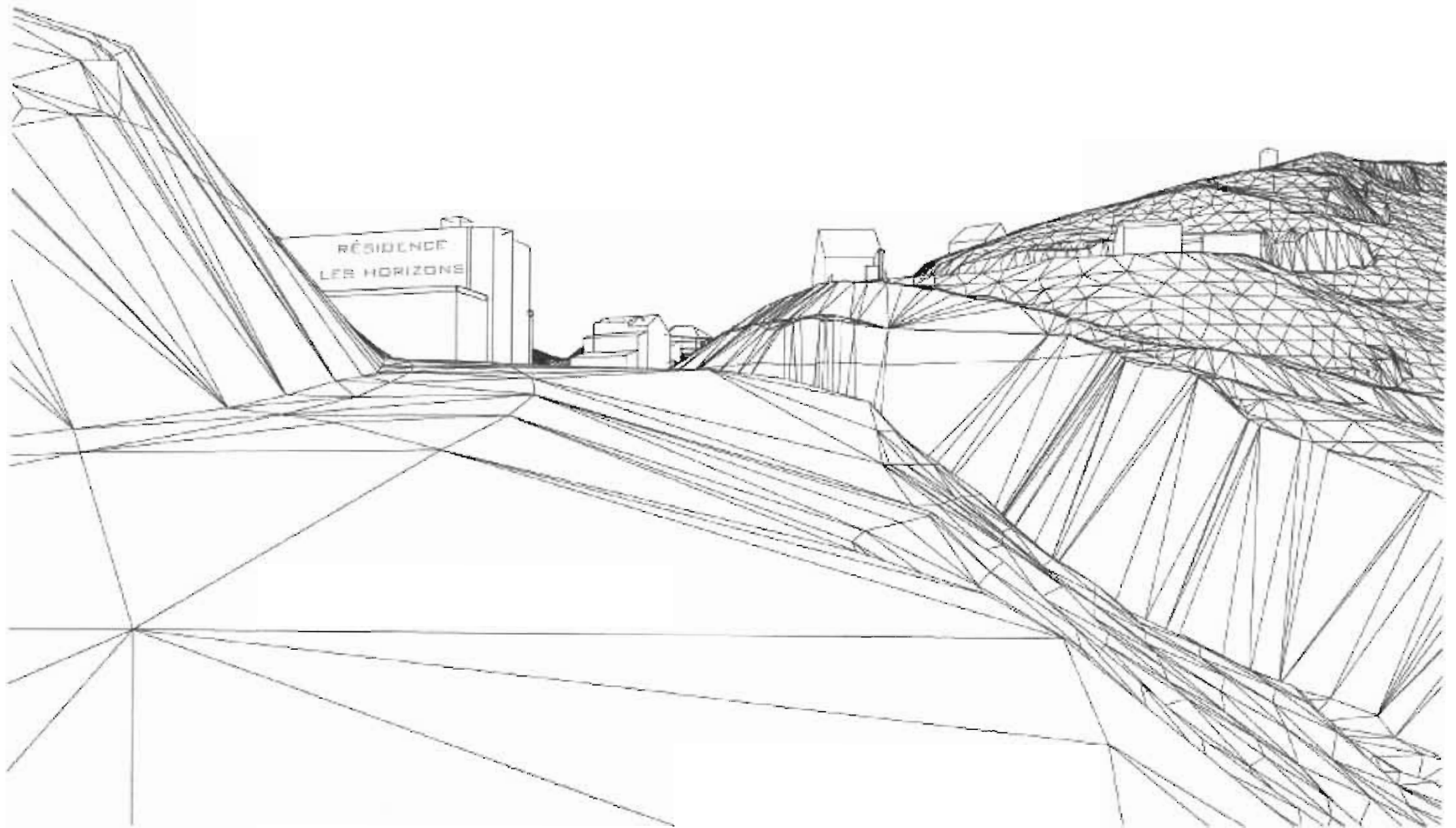


# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Vue axonométrique sud-est



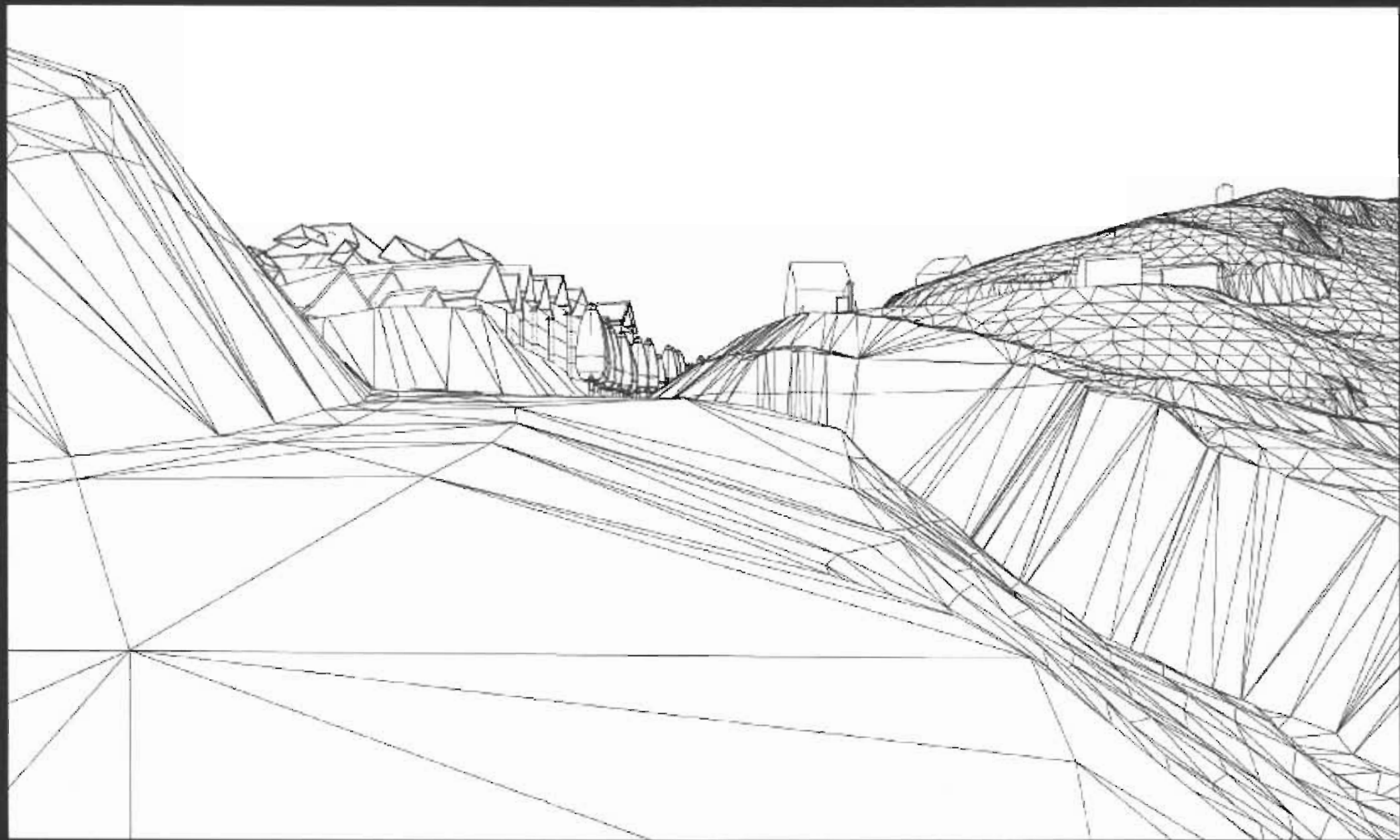
Vue 1



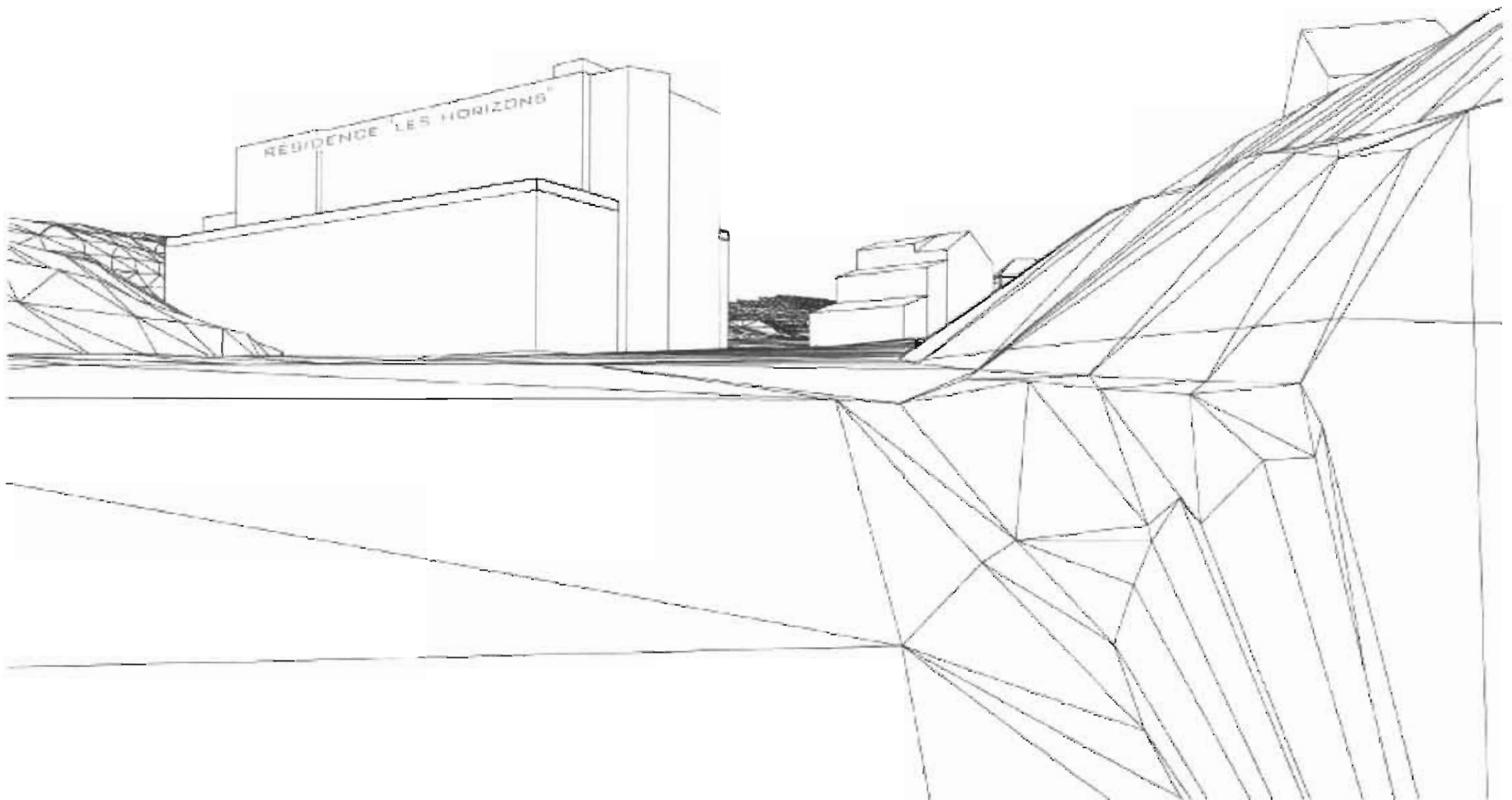
ENTREE DE STATION

# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Vue 1

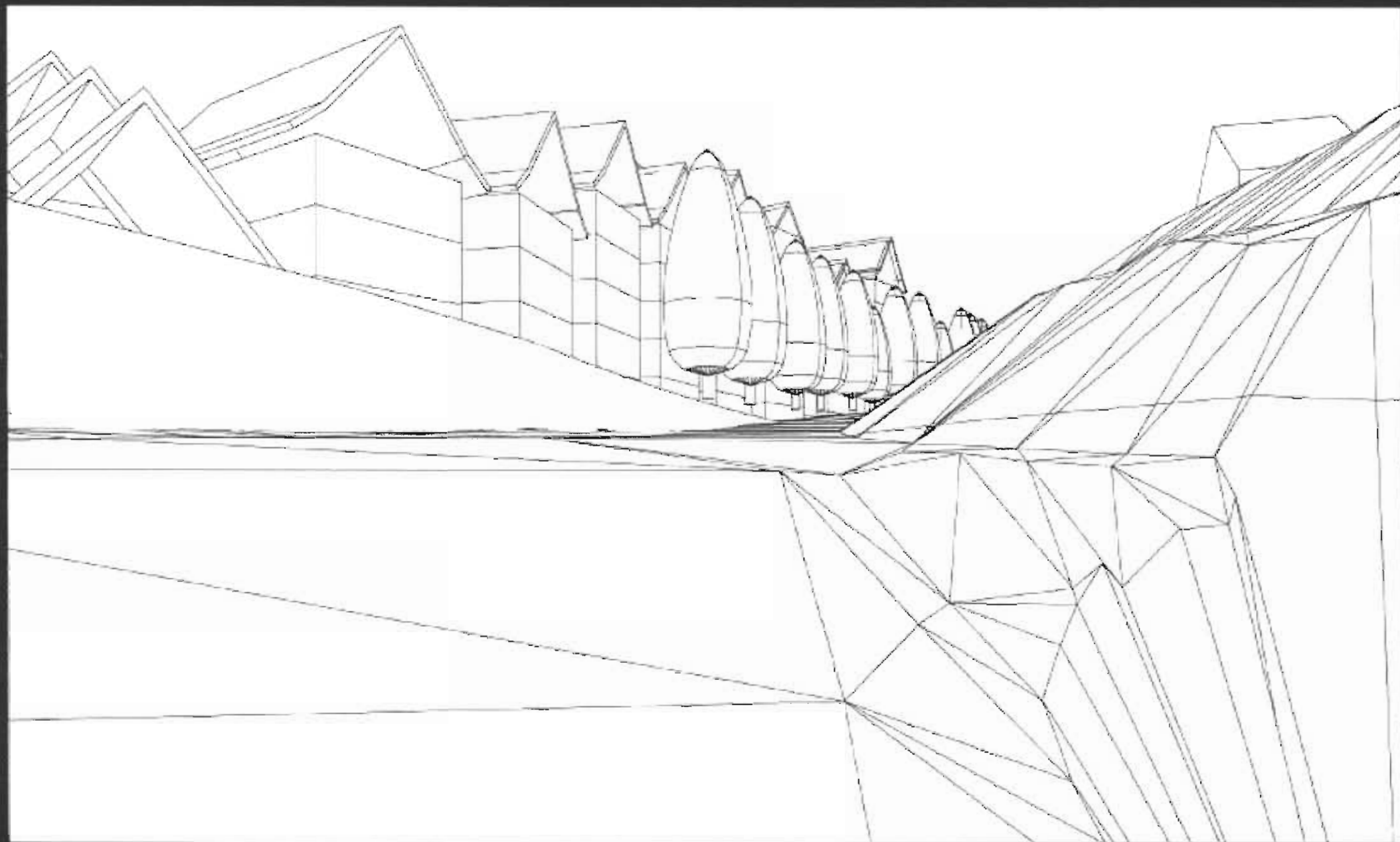


Vue 2



# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Vue 2



Vue 3



# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Vue 3



Vue 5



# PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN

Vue 5

