

FOCUS

AURE LOURON :

2 VALLÉES,
4 STATIONS DE SKI



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE
DIRE



SOMMAIRE

5 ET LE SKI DEVINT UN LOISIR

6 L'AVENTURE LOURONNAISE

- A. De Peyresourde-Balestas à Peyragudes : 100 ans de ski au Louron
- B. Val Louron pour sauver un canton
- C. Le temps de la victoire : l'union fait la force

16 SAINT-LARY : LE VILLAGE QUI OUVRE LA VOIE DU MODERNISME

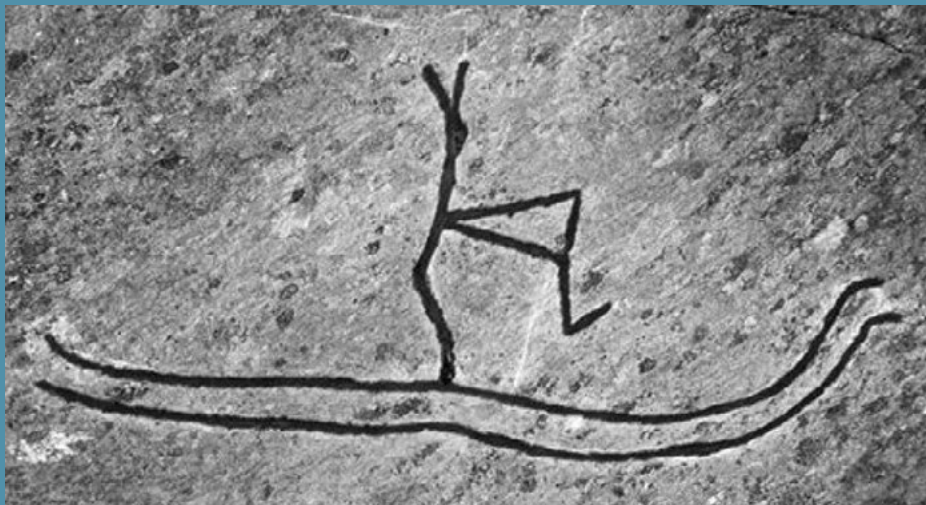
22 PIAU-ENGALY : LA PETITE DERNIÈRE DU TERRITOIRE QUI A TOUT D'UNE « GRANDE »

27 DE LA STATION DE SPORTS D'HIVER À LA STATION DE MONTAGNE

Couverture :

Affiches de publicité des stations de ski

Piau Engaly - 1980 / **Saint-Lary** - 1956 © OT Saint-Lary
/ **Peyragudes** - 1990 / **Val Louron** - 1980 © PAH OT Louron
Skieuse dans les années 30 @Shutterstock



Gravure rupestre de l'île de Rodoy en Norvège (-4000 ans) ©Le Parisien 2/08/2016

“ IL YA 13 000 ANS LE SKI EXISTAIT DÉJÀ COMME MOYEN DE SURVIE ET RÉCIT DE LÉGENDES DOTÉ DE SES PROPRES DIEUX. MAIS LA PRATIQUE S'EST TRANSFORMÉE ENTRE LA PRÉHISTOIRE ET LE XX^e SIÈCLE POUR DEVENIR UNE DISCIPLINE MILITAIRE ET UN SPORT.”

David Bloch

Le grand livre du Ski - Ed. Marabout 2022

Skieur au début du XX^e siècle ©AD65 29FI 199 Fonds Labat



#1. ET LE SKI DEVINT UN LOISIR

TOUT AU LONG DE SON HISTOIRE, LE SKI A PERMIS LE DÉSENCLAVEMENT ET LE DÉPLACEMENT DES POPULATIONS DE PAYS FROIDS ET/OU MONTAGNEUX. LES ORIGINES SE SITUENT PLUTÔT DANS LES PAYS SCANDINAVES ET SIBÉRIENS ET LE SKI N'ARRIVE QUE TARDIVEMENT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS.

Il apparaît dans les Pyrénées à l'aube du XX^e siècle, les populations locales étant particulièrement réfractaires. Il semblerait que ce soit Henri Sallenave qui, en 1903, commande les premiers skis de l'histoire pyrénéenne à la manufacture de Saint-Etienne, créant un vif émoi à leur arrivée en gare de Pau !

Sous l'impulsion du dynamique Louis Lebondidier, la première compétition se déroule en 1908 à Payolle. Dès 1910, le Club alpin français organise son quatrième concours international dans les Pyrénées. La grande aventure du ski est lancée...

La pratique des sports d'hiver va alors entraîner une ouverture culturelle, économique et sociale comparable à celle plus ancienne du thermalisme. Des stations thermales ont dans un premier temps développé des activités hivernales afin d'amortir des hébergements qui restaient fermés durant de longs mois d'hiver.

Puis le temps passant, l'activité se démocratisant et le matériel s'améliorant, les petits villages se sont transformés et développés en stations de ski.

SUR NOTRE TERRITOIRE, IL EXISTE AUJOURD'HUI QUATRE STATIONS DE SPORTS D'HIVER :
▶ PEYRAGUDES ET VAL-LOURON DANS LA VALLÉE DU LOURON ;
▶ SAINT-LARY ET PIAU-ENGALY DANS LA VALLÉE D'AURE.

Chacune d'elles a une histoire singulière qui s'inscrit dans des politiques de développement local différentes. Symbole d'une époque, chacune d'entre elles a su évoluer, muter en fonction des modes, des besoins des touristes et aujourd'hui en fonction des aléas climatiques.



Skieurs au début du XX^e siècle
©Carte postale MTL

#2. L'AVENTURE LOURONNAISE

A. DE PEYRESOURDE-BALESTAS À PEYRAGUDES : 100 ANS DE SKI AU LOURON

“ NOUS AVONS SENTI QUE DANS CE SPORT PASSIONNANT IL Y AVAIT UNE NOUVELLE FORMULE DE VIE, QUE NOUS POUVIONS Y TROUVER UNE NOUVELLE JOIE DE VIVRE, ET QUE CE FAISANT NOUS POUVIONS CRÉER, AUTOUR DE CE MOUVEMENT QUI RÉNOVAIT L'EXISTENCE DES POPULATIONS MONTAGNARDES, DE LA RICHESSE QUI EST QUELQUE FOIS UTILE AU BONHEUR ... EN CETTE PÉRIODE DE DÉSENCHANTEMENT GÉNÉRAL LE SKI NOUS PERMET TOUT DE MÊME UNE MARCHÉ À L'ÉTOILE ”

*François Lacq,
Président de la Fédération française de ski de 1930 à 1937, Champion de ski de 1921 à 1930.*

Quand ce médecin de Nay (64) émet ces propos, il y a déjà trente ans que l'on skie au Peyresourde. Tout semble commencer dans le sillon de l'émergence du ski à Bagnères-de-Luchon. Le phénomène est commun à plusieurs stations thermales ; grâce à leur implantation à proximité des champs de neige, à la présence de bonnes infrastructures de transport, à la présence d'infrastructures d'hébergements, et surtout à leur clientèle estivale au fait des modes nouvelles, elles vont connaître un développement précoce des activités hivernales. Luchon est la première ville thermale à se doter d'une Société de ski dès 1903 : le Luchon-ski. La sta-

tion n'existant pas encore, tous les champs de neige des environs sont utilisés et ceux, du versant Hautes-Pyrénées du Peyresourde, sont particulièrement bien adaptés et appréciés, d'autant que la Route Thermale en favorise l'accès. À cette même période le *Bulletin Pyrénéen* se fait le relais des exploits sportifs des Sallenave, Falisse, Gaurier, pionniers du ski dans les Pyrénées. Dans ces premières années du siècle, le ski est encore l'apanage des classes supérieures et citadines qui voient la montagne comme un terrain de jeu, alors que les autochtones ne la considèrent que comme un lieu de vie et de souffrance. Pourtant dès les années 1907/08 la propagande en faveur du ski est portée par les Sociétés Pyrénéistes qui mettent l'accent sur la possibilité de reconversion des infrastructures thermales pendant les mauvaises périodes. S'en suivent des fêtes hivernales et des concours de skis, qui amusent plus ou moins les populations locales qui y voient le moyen de gagner quelque argent supplémentaire, mais point encore de pratiquer.

C'est au lendemain de la Première Guerre mondiale que les choses évoluent avec une ouverture des populations locales aux activités physiques ; de nombreuses associations sportives se créent.

Au début des années 30 c'est à Arreau que se crée l'Union Sportive Auroise qui

1. Chalet de la famille Garret au Peyresourde
© AD65 Fonds Labat 29F1366

2. Le casse-croûte au col de Peyresourde
© AD31 Fond Labrouche 26F12691



promeut tout d'abord des sports comme le football, la gymnastique, le cyclisme et se tourne très vite vers les activités hivernales. Toutes ces nouvelles sociétés sportives sont boostées par les succès sportifs de champions régionaux comme les frères Lafforgues du Luchon-ski ou François Vignole de l'"Avalanche" de Barèges.

LE SKI PROMU PAR L'ÉTAT DANS L'ENTRE-DEUX GUERRE

Pour l'Auroise, le plus pratique c'est d'aller au Peyresourde et de profiter du savoir-faire des Luchonnais. C'est alors que les pouvoirs publics commencent à s'occuper des activités du tourisme hivernal. Ils y voient une issue possible au marasme économique. La neige est alors envisagée comme future source de richesses. Ainsi le ministère des Travaux Publics demande des rapports aux préfetures pour le développement de nouvelles infrastructures. En 1936, le Sous-Préfet de Bagnères-de-Bigorre rédige un rapport complet sur le développement de quatre stations de sport d'hiver qui bénéficieront des aides financières du Département et de l'Etat. Au total 450 000 F vont être débloqués pour favoriser la modernisation des stations de Peyresourde-Balestas, La Mongie, Barèges et Cauterets. L'Etat voit dans cette aide au tourisme un moyen de retenir les skieurs fran-

çais qui préfèrent les stations suisses, autrichiennes et allemandes bien plus modernes. Les aides portent sur l'amélioration des accès avec notamment l'achat de matériel de déneigement. Pour Peyresourde, on projette la construction d'une nouvelle route permettant d'accéder à Balestas éloigné de 2,5 km de la Route Thermale. Aider les sociétés de skis, les communes à équiper les champs de neige de refuges, tremplins, pistes de descente, moyens de remontée, parcs de stationnement, installations téléphoniques devient une priorité.

Les choses traînent un peu pour Peyresourde-Balestas qui semble avoir été oubliée par l'Etat. Le Préfet reprend les affaires en main et envoie courrier sur courrier au Ministre des Travaux Publics soulignant à chaque fois la nécessité de dissocier Peyresourde de Luchon ! La réponse est alors étonnante : le Ministre demande au Préfet des Hautes-Pyrénées de se rapprocher de son homologue de Haute-Garonne, sollicité pour un projet similaire à Gouaux de Larboust. C'est ainsi qu'un syndicat intercommunal et interdépartemental est créé en 1937 pour l'exploitation d'une station de sports d'hiver à cheval sur chaque versant. Le montage juridique est révolutionnaire.

Dès le départ l'union sportive Auroise est investie dans le projet. Elle va faire aboutir

la construction d'un chalet à Balestas au milieu des champs de neige. Le chalet toujours existant abrite depuis 2013 un berger et une fromagerie ! Elle va aussi faire construire un tremplin d'entraînement. La société sportive sera aussi à l'origine de la création du Syndicat d'Initiative de la vallée d'Aure et du Louron en 1932, syndicat qui se chargera entre autres de la promotion des nouveaux champs de neige aménagés au Peyresourde.

À l'élection du Front populaire, le développement des stations de ski redémarre ; le site de Peyresourde - les Agudes aura l'honneur de recevoir Léo Lagrange, sous-secrétaire d'Etat aux loisirs et aux sports. Il inaugure au cours de cette visite une nouvelle auberge de jeunesse du ski-club travailliste de Luchon. Cette première station côté Hautes-Pyrénées ne connaît cependant pas le succès escompté malgré l'implication des deux communes concernées, Loudervielle et Germ. Elles acceptent dès le départ de céder leurs terres pastorales pour les pistes de descente et autorisent la construction du chalet-refuge sur les crêtes de Balestas. Comprenant leur intérêt à laisser construire une nouvelle voie carrossable de la Route Thermale à Balestas, elles délibèrent même dès 1935 pour l'élaboration d'un plan d'urbanisme en vue de la construction d'éventuels bâtiments à but commercial !

Skieurs au Col de Peyresourde
© AD31- Fonds Labrousche 26F12689



LES PLANS NEIGE DE L'APRÈS-GUERRE

Peyresourde - Les Agudes garde un aspect de station populaire pour les skieurs locaux. Elle est très marquée par son caractère social, on la surnomme les « champs de neige Léo Lagrange ».

En 1951, un comité d'étude d'équipement de Peyresourde-Balestas est fondé : il a pour but de favoriser le développement du tourisme et des sports d'hiver. La vallée subit de plein fouet l'exode rural et il est difficile de capter la jeunesse.

Un nouveau Syndicat d'Organisation intercommunal de la station de sports d'hiver de Peyresourde-Balestas est créé, notamment grâce au conseiller général du canton, Félix Rogé. Il compte les 15 communes du canton ainsi qu'Arreau. Soutenu par les différentes politiques de l'Etat en faveur du développement économique des zones de montagne, le syndicat va tenter entre 1952 et 1964 d'équiper la montagne au Peyresourde, en liaison avec les Agudes. Chaque année le projet d'équiper un stade de neige ou de créer une véritable station de sports d'hiver ressort.

En 1963, une visite officielle du site est organisée par le Préfet avec la sous-commission technique de la Commission Montagne du Commissariat au Tourisme.

En 1964, le Syndicat intercommunal est prêt à investir plus de 100 millions de francs, pour acheter, louer des terrains aux communes de Germ et Loudervielle afin d'installer une urbanisation à vocation commerciale et des remontées mécaniques. Le Syndicat est alors à la recherche d'un partenaire financier et technique et une convention est signée et approuvée par le ministère de l'Intérieur en novembre 1966. Elle engage le Syndicat et la Société Entreprise Industrielle et Financière pour les Travaux Publics et le Bâtiment. Cette entreprise s'engage à réaliser des travaux à la fois de création de voies de circulation, parkings, et hébergements ainsi que de remontées mécaniques dans les 8 années

suivant la signature. Malgré des projets multiples répondant aux différents « Plans Neige » de l'Etat, l'histoire se termine au Conseil d'Etat en 1981 au bénéfice du Syndicat d'organisation intercommunal, qui récupère son bien, équipé de remontées mécaniques, et de bâtiments inachevés.

Cet échec avec un promoteur privé aura servi de leçon. Les nouveaux élus ont lancé le développement touristique par le biais d'autres vecteurs, et bien que Peyresourde-

Balestas ferme, ils rêvent de supplanter les autres stations du massif !

De cette période de turbulences, subsiste un point positif, important pour le futur : c'est l'altiport. Léon Elissalde, un des pionniers du vol de montagne dans les Pyrénées et fondateur de l'aéroclub de Luchon en 1958, a inauguré l'altisurface de Peyresourde en 1969, qui prend officiellement l'appellation d'altiport en 1971.

B. VAL LOURON POUR SAUVER UN CANTON

UN FORT EXODE RURAL

La vallée manquait d'attractivité pour les jeunes qui choisissaient souvent de partir vers d'autres horizons. À l'aube des années 70, le Préfet menace même de rattacher le Louron dépeuplé au canton d'Arreau ! Toute la vallée se réveille alors pour rester un canton à part entière. Génos et Loudervielle s'associent dans le cadre du Syndicat Thermal et Touristique de la Haute Vallée du Louron, et créent et aménagent un plan d'eau de 35 hectares, en fond de vallée, dans un site exceptionnel. Cette action intercommunale permet de financer un Camping Caravaning, Caravaneige, un Centre Sportif et Culturel, des courts de tennis, une piscine ludique, des ensembles immobiliers, un réseau d'assainissement intercommunal, diverses activités de plein air...

Cet espace de Génos-Loudervielle devient au fil des ans le pôle touristique d'été dans la vallée. En 1973, est créé un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM) rassemblant toutes les communes de la vallée, ainsi que la commune d'Azet, afin de mutualiser les moyens financiers et humains. Emerge alors une nouvelle idée : développer une station de ski sur la rive gauche de la Neste où un magnifique balcon ne demande qu'à être exploité. Une route pastorale et touristique pour atteindre les Granges de

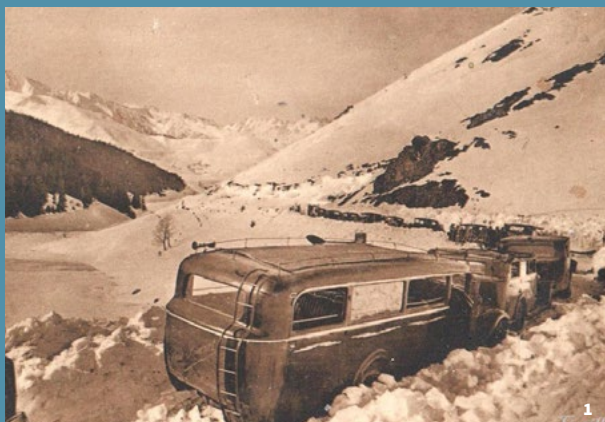
Paulède et Nabias est en construction, il faut juste la prolonger pour atteindre ce magnifique belvédère du Pla de Labies.

Au bout de cette route on construit tout d'abord une auberge pastorale, qui doit être le premier jalon à la construction d'une nouvelle station.

UNE NOUVELLE STATION

Le Service d'Etude d'Aménagement Touristique en Montagne (SEATM) étudie un plan d'aménagement. En 1975, un projet est présenté à la commission interministérielle à l'aménagement touristique de la montagne : petite station été/hiver, à caractère social prédominant, d'une capacité maximum de 1500 lits. La SEATM veut limiter la taille du projet afin de ne pas gréver le budget d'une vallée aussi pauvre, mais il fallait dépasser le stade de neige pour que ce soit assez rentable et augmenter la capacité d'accueil touristique de la vallée.

La SEATM soumet alors aux élus de traiter avec un organisme social acceptant de recruter d'autres partenaires. Le modèle est la station de Montricher-les-Karellis en Savoie, qui a su faire confiance à l'association « Renouveau » de Pierre Lainé. Au début du XX^e siècle, les rudes montagnards de Montricher avaient cédé leurs jardins du bord de l'Arc pour qu'on y installe une usine.



**1. Col de Peyresourde
file de voitures**

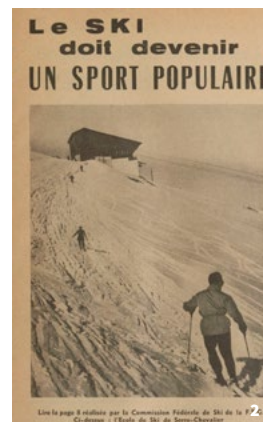
© Carte postale Cyrillus

**2. Affiche de la fédération
de sports et loisirs de plein air**

© Extrait Sport et Plein air N°70 du
15/01/1957 Gallica. Bnfr/BNF

3. Val Louron - 1980

© OT Louron



Celle-ci donnait du travail aux enfants du pays. Dans les années 60, des stations naissent un peu partout, et ils en voulaient bien une, « à condition que ça ne coûte rien », et pour que les ouvriers de l'usine, au chômage l'hiver car leur usine était à l'arrêt, trouvent en altitude un métier secondaire.

Leur rencontre improbable avec Pierre Lainé, n'eut lieu qu'en 1973. L'homme avait créé "Renouveau" en 1954, avec une première maison familiale dans le village de Mieussy (74). Il avait inventé, avant tout le monde, l'économie sociale et solidaire, et le développement durable, qu'il appelait « harmonisé ». Aux Karellis ont poussé cinq résidences, toutes bâties par des acteurs du tourisme social sur des terrains communaux.

Les Hautes-Pyrénées ne sont pas la Savoie et il faut adapter le projet. Ce doit être une action globale touchant tous les secteurs économiques de la vallée. Surtout, il ne faut pas répéter les erreurs du passé. On mène tout d'abord une étude du milieu humain, social et économique du canton, on crée un programme de formation des futurs personnels et cadres, et on crée une entité juridique pour un développement harmonisé. Dès 1975 sont mises en place des remontées mécaniques, un bâtiment d'accueil avec self, le tout géré en régie. Puis contact est pris avec Pierre Lainé pour

un montage financier original : obligation du versement d'une participation par lit des différents hébergeurs, sensée couvrir les investissements et le fonctionnement, plus un pourcentage reversé sur le montant des investissements des gestionnaires. Les communes (Adervielle, Génos et Azet) restent propriétaires du foncier et délèguent l'aménagement de la station au SIVOM. Elles intéressent les gestionnaires à la réussite du projet par le reversement de participations financières. Un vrai programme raisonné de mise en forme spatiale de la station est entériné, sur les bases des dogmes de Pierre Lainé. Les gîtes communaux et ruraux, les hôtels, les villages vacances, les lotissements pour résidences principales devaient constituer la base du programme. L'installation de commerces privés et en coopérative permettrait d'apporter à la population sédentaire les services dont elle avait besoin, et aux résidents l'assurance d'un approvisionnement continu.

UNE ARCHITECTURE INTÉGRÉE

Le projet est à l'échelle du canton et non d'une station. Ce système complexe impliquant la population porte ses fruits assez rapidement. Sur les conseils de Pierre Lainé, il est fait appel à l'Atelier d'Architecture et d'Urbanisme en Montagne de Chambéry. Cette équipe cherche à concilier le respect

de la nature à travers la prise en compte du contexte géographique et paysager et la fonctionnalité des réalisations, par une approche adaptée aux sites. Ses réalisations se caractérisent par une architecture moderne, conçue pour se fondre dans le paysage. Ces stations de la troisième génération sont ainsi qualifiées « d'intégrées ».

Il fut prescrit de concevoir une unité architecturale de bâtiments ne dépassant pas quatre étages, dressés en fonction des courbes de niveau. Les hébergements collectifs ne doivent pas former un front de neige mais former un noyau au sud du plateau, les chalets doivent quant à eux se localiser au nord-ouest. La circulation intérieure doit être restreinte au service, un parking de stationnement libre devant être aménagé à l'entrée de la station. Il convient de garder des terrains plats pour la pratique du ski et de s'écarter au maximum de la pente afin de bénéficier du meilleur ensoleillement.

Quatre grands principes sont mis en avant : séparer les automobiles et les piétons, favoriser une unité architecturale sans qu'elle soit monolithique, libérer le plateau et mettre en valeur les éléments remarquables du site ; apporter enfin des compléments végétalisés afin d'optimiser le site en période estivale. Ainsi fut-il fait à la satisfaction des

élus : « Nous avons recherché un architecte qui accepte de traduire un peu ce que nous ressentions et ce que nous voulions » déclare Henri Liroulet, Conseiller Général du Louron et artisan de ce projet.

LA FIN DU RÊVE

Après la construction du centre d'accueil en 1977, c'est au tour du centre de vacances « le Nabias » d'être bâti en 1978 par le SIVOM, il va être géré par l'association Renouveau. En 1979, la fédération Léo Lagrange signe une convention pour un village vacances, « le Lustou ». Montage quasi-unique en France, ce sont les HLM qui construisent cet ensemble ! Puis c'est au tour du Comité d'entreprise de Télédiffusion de France de bâtir son centre. En 1984 c'est au tour des *Gourgs-Blancs* géré par VAL. Tous ces preneurs s'engagent aussi à favoriser l'emploi des valléens.

Malheureusement, le succès est de courte durée. VAL décide de rompre l'accord passé avec le SIVOM et quitte le site, ce qui va gêner le développement harmonisé planifié. Pourtant, c'est à ce moment-là que la route est ouverte entre Val-Louron et Azet, contribuant à une meilleure fréquentation de la station et favorisant le passage des cyclistes et des touristes par un nouveau col carrossable. En 1991 le Tour de France s'arrête à Val-Louron, le col sera franchi par la course mythique en 1997.



1. Départ de téléski à la station de Peyresourde

- Années 1970 © Carte postale CAP

2. Affiche publicitaire

complexe Peyresourde - Années 1970



C. LE TEMPS DE LA VICTOIRE : L'UNION FAIT LA FORCE

UNE VALLÉE CONTRE L'ÉTAT

Au milieu des années 1980 le bilan semblait catastrophique avec la station de Peyresourde fermée et celle de Val Louron dans de graves difficultés financières. Il fallait un souffle nouveau, une nouvelle énergie pour réactiver le flambeau. En 1984, Michel Pélieu arpente la vallée pour expliquer son programme pour sauver la vallée. Élu à Loudenvielle depuis 1971, il a déjà largement participé à la fondation du Syndicat Thermal et Touristique de la Haute Vallée du Louron, puis il est élu conseiller général en mars 1985. Non seulement il y a le danger de fermeture des stations de ski, mais l'Etat et EDF projettent de faire passer une ligne à très haute tension par la vallée de la Pez pour vendre de l'électricité aux Espagnols, ce qui ne serait ni plus ni moins qu'un arrêt de mort au développement économique et touristique de la vallée. Michel Pélieu s'entoure de toutes les forces disponibles de la vallée, démarre un lobbying politique et administratif à l'échelle locale, régionale et nationale, et ça marche !

L'histoire de la THT s'achèvera en 1996 avec la venue d'Alain Juppé dans la vallée en compagnie de Corinne Lepage, alors ministre de l'Écologie. En peu de temps le projet est définitivement abandonné, et par décret en date du 14 janvier 1998, l'ensemble formé par la haute vallée du Louron, sur le territoire des communes de Génos et de Loudenvielle, est classé parmi les sites du département des Hautes-Pyrénées.

UNE NOUVELLE ORGANISATION

En 1985, le Syndicat Intercommunal de Peyresourde peut enfin se dégager de l'emprise juridique du concessionnaire privé. La station est rouverte au public après quelques aménagements et une remise en état complète du parc des remontées mécaniques. Un an plus tard, sur le versant haut-garonnais du Peyresourde, la station des Agudes se libère à son tour du même concessionnaire. Les deux stations peuvent alors entreprendre des actions communes. Elles postulent au titre de la procédure dite « Site Neuf », dans

le cadre du contrat plan Etat-Région. En 1988, la recherche d'un partenariat privé, porteur de capitaux, est engagée. Elle aboutit à la création d'une Société d'Economie Mixte d'Aménagement des deux stations qui ne font plus qu'une : Peyragudes. Dans ce projet, l'intercommunalité a évolué en interdépartementalité. Alors que le marché des sports d'hiver vit ses années noires sans neige, Peyragudes réalise un important programme de modernisation des domaines skiables sur les deux versants. La SFMP (Société Financière Midi-Pyrénées) finance sur le site de Peyresourde une résidence de tourisme de 650 lits 3 étoiles ainsi que les commerces et services indispensables au fonctionnement de la station. La réhabilitation de l'immobilier existant, une piscine et deux courts de tennis sont également réalisés. Saison 1990/1991, grâce aux recettes des remontées mécaniques, Peyragudes rejoint le peloton des dix premières stations pyrénéennes et s'y maintient depuis. Quatre-vingts emplois directs ont été créés par la SEMAP (Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Peyragudes), dont vingt emplois quasi-permanents. En 1992 pourtant, le partenaire privé émet le désir de se désengager de la responsabilité du domaine skiable. Mais le mouvement est enclenché et la SEMAP prend le relais. Pied de nez de l'Histoire, EDF qui avait failli couler la vallée dans les années 80/90 avec son projet de Ligne THT, entre en 2005 dans le capital de la SEMAP par le biais d'une de ses filiales !

LA CONSÉCRATION

En 2003, Peyragudes, Luz-Ardiden, Domaine du Tourmalet et Gourette - La Pierre-Saint-Martin se regroupent en association « Stratégie des quatre Stations ». En 2004 l'association devient la Société d'Economie Mixte « N'Py » (Nouvelles Pyrénées). N'Py a pour objet de promouvoir de grands sites

pyrénéens en facilitant l'accès aux nombreuses offres qu'ils proposent tout au long de l'année, que ce soit en matière de ski ou de tourisme en général. Peyragudes devient un des moteurs du développement de cette nouvelle chaîne. Le succès de la station vient aussi de sa capacité à innover et à se distinguer des autres stations pyrénéennes. Dès la saison 93/94, la station investit dans la neige de culture. La sécurisation de l'enneigement est une priorité. C'est une des clefs de la réussite de Peyragudes. Autre clef de la réussite : la modernisation du parc de remontées mécaniques avec la préférence donnée aux télésièges. Peyragudes a été la première station des Pyrénées françaises à se doter d'un télésiège débrayable quatre places. D'un point de vue purement de gestion, la SEMAP crée la Maison de Peyragudes, localisée sur 3 sites du domaine et gérant une bonne part de l'immobilier, évitant de facto trop de lits froids. Le modèle urbain offre une vue imprenable sur la chaîne des Pyrénées. L'aménagement touristique très récent respecte l'architecture traditionnelle et le cadre pyrénéen naturel avec l'utilisation du bois, de l'ardoise, des parements en pierres et une hauteur modérée du bâti. Le village de Peyresourde offre une situation très privilégiée avec tous les services d'une grande station de ski.

La notoriété de la station est aussi due à des opportunités qu'il a fallu saisir au vol. En 1996, c'est le tournage de James Bond. Pierce Brosnan, alias James Bond, fait sauter une base aérienne soviétique en Afghanistan. La spectaculaire scène d'ouverture de « *Demain ne meurt jamais* » a été tournée à Peyragudes, en janvier et février 1997. Le tournage a apporté de la notoriété à Peyragudes. « *Pourtant, en novembre 1996, quand je suis approché par la production, je pense que c'est un canular. L'équipe est venue sur place, voir*



1. Station de Val Louron
- tapis du Trounquet
© OT Louron

2. Télécabine Skyvall
Loudenvielle - Peyragudes
© DDM Sophie Loncan

3. Vue panoramique
du **domaine skiable**
de **Peyragudes**
© L'œil de l'éléphant

4. Tour de France
dans le col de Peyresourde
© CCAL

l'altiport. J'ai senti que la mayonnaise prenait. Je ne leur ai pas demandé de droit à l'image mais d'être coopératif avec la presse. Ils ont joué le jeu. C'était une expérience enrichissante. Il y avait près de 300 personnes sur le tournage ». (Michel Pélieu)

En 2012 pour la première fois la station accueille le Tour de France, et l'évènement se reproduira à plusieurs reprises, orientant déjà la station vers un tourisme quatre saisons. Elle accueillera aussi des compétitions internationales de snowboard, ainsi que le championnat de France de ski alpin en 2013. Parallèlement il faut s'occuper de Val Louron. Grâce à une politique volontariste de restructuration et à l'aide financière essentielle du Conseil Général des Hautes-Pyrénées, la situation a pu être redressée. En cinq ans, des investissements indispensables, nécessaires à la recherche d'un équilibre d'exploitation ont été réalisés.

Les atouts de la station mis en avant sont toujours le côté famille, tourisme social, avec des forfaits jours beaucoup moins chers qu'ailleurs. L'accent a également été mis sur la formation aux sports de glisse, avec une école de ski où les cours sont donnés dans un esprit de convivialité et d'équité. Cette école est complétée par un ski-club dynamique recrutant au-delà des frontières de la vallée et dont le bon esprit, résultant de l'esprit communautaire du Louron, attire des jeunes de tout le département.

VERS UN TOURISME « QUATRE SAISONS »

De son côté, le Syndicat Thermal et Touristique de Génos-Loudenvielle a poursuivi ses aménagements autour du plan d'eau et développe son effet attractif en intégrant des structures de loisirs dans une politique de mise en valeur de l'espace naturel. Ainsi en 2000 c'est le centre thermoludique de

Balnéa qui voit le jour, révolutionnant tout le Tourisme local et apportant une nouvelle impulsion au développement touristique de la vallée. Des centaines d'emplois saisonniers sont créés. Le parc immobilier touristique est passé de 1 000 à près de 10 000 lits, dont plus de la moitié est constituée de lits banalisés locatifs. Aujourd'hui, à partir des structures intercommunales et d'actions économiques mises en place, se développent des initiatives à caractère agricole, agro-alimentaire, commercial, artisanal, culturel, sportif. En 2021 c'est la liaison entre Loudenvielle et Peyragudes qui est inaugurée sous le nom de Skyvall, ascenseur valléen.

La destination s'est engagée dans un projet ambitieux qui doit permettre de proposer une offre « quatre saisons » en diversifiant les activités à Val Louron, à Peyragudes et plus globalement dans la vallée du Louron.



#3. SAINT-LARY : LE VILLAGE QUI OUVRE LA VOIE DU MODERNISME

**« ON A PARLÉ DE SON ÉGLISE, ON A PARLÉ DE SA MAIRIE,
DE SON BUREAU DES PTT, DE SA SALLE DES FÊTES ; DEMAIN ON PARLERA
DE SON TÉLÉPHÉRIQUE ET QUI SAIT DE SA STATION DE SPORTS D'HIVER »
(L'ÉCLAIR DES PYRÉNÉES - 1956)**

LE CONTEXTE D'APRÈS-GUERRE

La situation est fondamentalement différente en vallée d'Aure. À l'aune du XX^e siècle, elle ne bénéficie pas de la proximité des grandes stations thermales. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la situation est encore moins brillante en Aure qu'en Louron. La grande voie de passage par le Rioumajou tombe en complète désuétude, les foires et marchés disparaissent un à un, et les forces vives de la vallée cherchent un Eldorado ailleurs.

Un homme va inverser la tendance dans la haute vallée, il va se battre pour la survie du pays. Cet homme c'est Vincent Mir, devenu maire de Saint-Lary en 1945. Le village compte alors 280 habitants et plus personne ne veut rester ici et vivre comme au XIX^e siècle. Il se bat alors pour obtenir un bureau de poste et entame la construction d'une gendarmerie moderne, afin de sédentariser quelques jeunes, maintenir une activité commerciale. Réélu en 1947 il surfe sur une vague d'opportunités. Dans le cadre du Plan Monnet, l'État français peut engager une politique de développement des sources d'énergie. Le projet

de la méga-centrale de Pragnères est mis en route. Un grand réservoir doit être construit sur le lac de Cap-de-Long. L'accès au lac ne peut se faire que par son versant aurois. L'entreprise EITP en charge de la construction, recherche un bourg pour établir ses bureaux, ses ateliers et loger ses ingénieurs, contremaîtres et ouvriers. Ni Arreau, ni Sarrancolin n'y voient d'intérêt, Vincent Mir, lui, dit tout de suite « banco » !

Ce chantier devient un moyen de freiner l'exode rural et d'amorcer une dynamique économique. L'effet est immédiat, la population monte à 600 habitants, on construit des villas pour les cadres et ce chantier crée des emplois induits. Mais il a une durée éphémère et il faut penser au futur. Dès 1948 Vincent Mir pense au développement touristique et commence à rendre le village attractif en créant des jardins publics, aménageant les rives de la Neste...

Au fur et à mesure les baraquements sont convertis en centre de vacances, le premier à venir est l'UNCM (futur UCPA).

1. Reconnaissance au Pla d'Adet © OT Saint-Lary
2. Construction de la station de Saint-Lary - 1956-1957 © OT Saint-Lary



L'OPINIÂTRETÉ DE VINCENT MIR

Lorsqu'il est élu pour la 4^e fois en 1953, les bases d'un tourisme estival sont posées, Saint-Lary est bien devenu un pôle commercial et industriel pour la haute vallée, mais le départ des chantiers fait craindre le pire. C'est alors que germe dans son esprit le projet fou de faire de Saint-Lary une station de sports d'hiver. Mais il n'entend rien au ski. Il lui faut pour une fois écouter des spécialistes, l'instituteur M. Barrère et l'ingénieur des Ponts et Chaussées M. Prat. Le plus grave handicap alors à surmonter est l'absence de champs à neige sur le territoire de Saint-Lary. Peu importe, les deux spécialistes lui font l'éloge du Pic des Lumières et du Soum de Matte.

Ces terres appartiennent aux communes de Vignec et Cadeilhan-Trachère. Nouveau coup de maître de l'intrépide maire, après avoir bien repéré les lieux il va voir les maires des communes concernées et leur propose un bail emphytéotique de 99 ans qui laisse à Saint-Lary la jouissance des lieux, en leur promettant des emplois pour leur population. À la question suivante : comment va-t-on accéder à ces champs puisqu'aucune route n'y mène ? Il répond avec aplomb, par un téléphérique.

Tous croient à l'échec, à la folie douce du maire de Saint-Lary et cependant en juin 1953 son conseil municipal décide de le suivre. Pour la gestion de la station, dès le départ Vincent Mir impose son avis : pas besoin de concessionnaires, plein pouvoir à la commune, et une régie municipale est créée.

Au mois de janvier 1954, le Sous-Préfet de Bagnères-de-Bigorre cède aux arguments de Vincent Mir, malgré l'opposition de la SEATM : il en va de la survie de la vallée et du maintien d'une population d'actifs. En mars 1955 le tracé du téléphérique est défini, le conseil municipal établit les bases de la régie municipale de la station de sports d'hiver et de tourisme de Saint-Lary. En 1956 le plan d'aménagement de la station du Pla d'Adet est approuvé et la construction du téléphérique engagée.

S'amorce alors un chantier surprenant où le summum de la modernité côtoie le plus primitif des moyens de transport. En effet il faut faire appel aux ânes et aux mules pour acheminer hommes et matériel au Pla d'Adet au début du chantier !

UNE STATION SUR LES MODÈLES ALPINS

Les deux gares sont construites simultanément dans un style qui suit les modèles de l'école de Megève et les chalets de l'architecte Henri-Jacques Le Même, un style loin de la tradition pyrénéenne, mais qui marque le Saint Lary des années 50/60. Le village change vite. Les vieilles maisons disparaissent au profit de ces nouvelles constructions de type alpin. Des nouveaux lotissements apparaissent comme Sainte-Marie et Arnaud. Tout un équipement touristique se développe avec des chalets, des villages vacances, des maisons familiales et de nouveaux hôtels. Dans cette première phase les logements sont en bas. La vie mondaine de la station est au village et le Pla n'est qu'un stade de neige, avec le grand Chalet du Téléphérique et son self, ainsi que quelques cabanes où l'on peut grignoter. Le développement du ski est à son apogée en France, et la fréquentation de Saint-Lary double entre 1957 et 1960, créant un goulet d'étranglement au pied du téléphérique et mécontentant la clientèle.



Vincent Mir, conscient de l'importance croissante de l'automobile, veut construire une route au-delà de la commune de Soulan, jusqu'aux remontées mécaniques, ce que facilite la fusion des deux communes, Saint-Lary et Soulan, en 1963. La construction d'une route permet l'urbanisation au pied des pistes et la mise en œuvre d'une station d'altitude dans les secteurs du Plat d'Adet et d'Espiaube dès 1964.

Hôtels, villages vacances, chalets de groupes et chalets individuels poussent au gré des installations des nouvelles remontées mécaniques. Le secteur d'Espiaube connaît aussi un développement urbanistique. Grâce au relais de la promotion immobilière et à l'aide du Conseil général, le dossier progresse rapidement. La station devient un phare pyrénéen. Et d'un point de vue politique, Vincent Mir a gagné son pari : la population a triplé, les commerces sont multiples et rentables, les jeunes voient un avenir dans la haute vallée d'Aure. L'essentiel de la clientèle est bordelais ou toulousain et vient à Saint-Lary pour s'amuser ; les bars, restaurants et boîtes de nuit sont nombreux.

Pour faire concurrence aux stations alpines, ce maire ambitieux sait s'entourer des meilleurs et quoi de mieux que des champions de skis aux postes clés de la station, il en va ainsi des François Vignole, Walter Jeandel ou Michel Mignot. Il en est une qui va porter Saint-Lary aux nues, c'est Isabelle Mir. Fille du maire, elle est aussi fille de la station et c'est aux côtés de François Vignole qu'elle dévale les pistes et qu'elle devient vice-championne olympique mettant Saint-Lary à l'honneur.

« LA GRANDE DAME DES PYRÉNÉES »

Les projets s'enchaînent et les rêves ne s'arrêtent plus. C'est ainsi qu'une demande d'extension de la station sur le secteur de l'Oule est déposée, avec non seulement



1. Ski au Pla d'Adet - 1965

© OT Saint-Lary

2. Construction de la télécabine au Pla d'Adet © OT Saint-Lary

3. Saut à ski (F. Vignole & W. Jeandel)

© OT Saint-Lary



la construction de remontées, mais également de chalets, voire d'immeubles. Dans la foulée pourquoi ne pas envisager la méga station pyrénéenne qui relierait Saint-Lary, la Mongie et Barèges, avec une urbanisation intermédiaire dans le vallon d'Aygues-Cluse. Pour des raisons autant écologiques, politiques que financières, ces projets qui auraient pu propulser les Pyrénées au même niveau que les Alpes en matière de sports d'hiver, ne verront jamais le jour. Les choses changent dans les années 1970, et le maire de Saint-Lary n'est plus seul décideur. D'autant qu'il mène d'autres projets importants de front, comme le percement du tunnel transfrontalier ou la création de la station thermique de Saint-Lary.

Les ateliers d'architecture se heurtent vite aux difficultés économiques des stations, ils abordent les sites sous l'angle prioritaire des accès routiers, de l'économie de l'or blanc et de l'aménagement du territoire à l'échelle nationale (il s'agit de maintenir le maximum d'emplois en montagne pour enrayer la déprise agricole). Le coût de construction doit être le plus bas possible. Ce paradigme fonctionnaliste associé au savoir-faire immobilier

de la préfabrication et du béton, bouscule, puis supprime la place accordée à la nature et aux traditions architecturales. Les très lourds investissements en remontées mécaniques ne peuvent être rentabilisés que par la réalisation et la vente d'appartements en résidences secondaires. Les stations doivent être compétitives, donc construites selon un schéma rationnel, fonctionnel et zoné. Formant un « front de neige », les immeubles sont disposés de façon à ce que le skieur puisse rentrer chez lui skis aux pieds. C'en est fini des jolis chalets cossus, et on préfère les grands ensembles en béton. C'est l'âme de Saint-Lary qui disparaît et de facto une certaine image et une certaine clientèle.

Encore une fois, Vincent Mir va comprendre les enjeux du futur et entend les reproches sur la bétonisation de la montagne. Dès la fin des années 1970, il va refaire de Saint-Lary un village faussement « authentique ». Tout commence en 1975 avec un projet de construction d'un gymnase, la restauration de la tour d'Agut et sa maison attenante, du manoir des Fornier, de la restauration de la mairie en appartements et maison des gardes et moniteurs du Parc National. Il décide de faire appel

1. Village de Saint-Lary sous la neige

©OT Saint-Lary

2. Le Pla d'Adet - 1966 ©OT Saint-Lary

3. Domaine skiable de Saint-Lary / Pla d'Adet de nos jours ©Altiservice

4. Centre village actuel de Saint-Lary

©PAH Aure Louron



à l'agence d'Edmond Lay qui va redonner un esprit au cœur du village. Inspiré de l'architecture organique du maître américain Frank Lloyd-Wright, les constructions d'Edmond Lay s'intègrent dans le paysage en y puisant leur source. Il fait revenir la pierre, le bois et l'ardoise dans le cœur du village. Il associe le moderne et l'ancien, et c'est ainsi que des fenêtres renaissance intègrent les façades Saint-Hilariennes. Le gymnase créé ex-nihilo semble être entre deux mondes, moderne et ancien, tout en respectant et en s'intégrant dans un paysage montagnard. Fort de cette réalisation c'est tout un programme de restauration qui est mis en œuvre par la commune pour donner ce côté authentique et naturel au village, restauration dont les tranches se succèdent jusqu'à la fin des années 80.

En 1980, Saint-Lary devient la 1^{ère} station des Pyrénées par le chiffre d'affaire. Les investissements continuent, c'est la construction du cinéma, de la patinoire, des tennis. En 1985 la station se modernise avec la construction des premières installations d'enneigement artificiel au Pla d'Adet. Ce dernier mandat de Vincent Mir voit aussi l'ouverture de l'établissement thermal qui va faire de Saint-Lary « la Grande Dame des Pyrénées » et induire un contrat de valorisation État-Région-Département.

L'HÉRITAGE DE VINCENT MIR

À la suite de trois hivers sans neige, d'investissements très importants, la commune entre dans une période de turbulences budgétaires dès 1989. Il faut agir vite avant que la Cour des Comptes ne prenne elle-même les affaires en main : l'établissement thermal est concédé pour une durée de 30 ans à la CISE, filiale du groupe Saint-Gobain ; un contrat de gestion intéressée est signé pour l'exploitation du domaine skiable avec Altiservice, filiale du groupe de la Lyonnaise des eaux, créée spéci-

fièrement pour gérer la station de Saint-Lary. Depuis 1990, Altiservice poursuit la modernisation du domaine skiable, remaniant, agrandissant le domaine skiable, modernisant les remontées mécaniques, modernisant le matériel de production de neige artificielle. Jamais la commune n'aurait pu investir autant et garder la première place des stations pyrénéennes aussi longtemps.

Mais il faut toujours se renouveler et faire face à la concurrence. En 2004 ouvre le centre thermo-ludique Sensoria, offrant un « après-ski » de qualité. En 2009 c'est une nouvelle télécabine qui va doubler le téléphérique pour le trajet village-station. Ce nouveau moyen de locomotion génère un regain d'attractivité pour le vieux village. Délestée d'une grande partie des investissements liés au ski, la commune peut privilégier la modernisation du village et la diversification des offres touristiques, comme la Maison du Patrimoine. Les successeurs de Vincent Mir, Jean-Henri Mir et aujourd'hui André Mir (ses neveux), ont su perpétuer l'esprit du bâtisseur et de l'amoureux de la vallée d'Aure : sport, culture et nature sont toujours les clés du succès de Saint-Lary. Cette station reste encore aujourd'hui la station-phare des Pyrénées où les essais d'adaptation aux nouvelles exigences, qu'elles soient économiques, sociétales ou climatiques, continuent.

#4. PIAU-ENGALY : LA PETITE DERNIÈRE DU TERRITOIRE QUI A TOUT D'UNE « GRANDE »

S'il est un territoire où la neige manque rarement c'est bien celui de la commune d'Aragnouet. Face au succès de Saint-Lary, la commune s'est vite mise à rêver, d'autant que le maire de Saint-Lary commençait à remplir la tête des habitants d'Aragnouet d'étoiles avec son projet de tunnel et d'extension du domaine skiable !

UNE VOLONTÉ MUNICIPALE

Le premier à réagir c'est l'instituteur de Fabian, Jean-Bernard Vidal, qui dès 1963 monte le projet de construire une remontée mécanique pour les enfants de l'école d'Aragnouet dans la forêt de la Couéou. Sa proximité avec le centre de vacances de l'OELM (*Organisation éducative laïque de montagne*) donne un sens supplémentaire à ce projet. La remontée sera construite et très utilisée, elle permettra la construction d'un chemin d'accès à la colonie et donnera le goût du ski aux jeunes du haut de la vallée.

Mais très vite et sans aucun doute à l'initiative de Vincent Mir, le maire d'Aragnouet, Jean Pichon, se lance dans une aventure de plus grande envergure. En janvier 1967, lui et Jean-Bernard Vidal convainquent le conseil municipal de confier une étude sur l'aménagement

du site de Piau-Engaly en station de sports d'hiver, avec une étude comparative des différents moyens d'accès à ce vaste plateau situé à 1800 m d'altitude dans le vallon du Badet. Parallèlement à l'étude commandée aux Ponts et Chaussées, un avis est requis auprès de la Commission Interministérielle d'Aménagement Touristique de la Montagne (CIATM) avec une demande de soutien du Préfet des Hautes-Pyrénées. Dès le mois de décembre de la même année le feu vert est donné par la commission interministérielle, malgré un problème de taille, à savoir le tracé des limites du Parc National des Pyrénées lui aussi créé en 1967. Sur les conseils de la CIATM, le conseil municipal demande une révision du tracé des limites du PNP auprès du ministère de l'Agriculture. Ce n'est qu'en 1969, lors de son accession au poste, que Jacques Duhamel fera revoir les limites et libèrera ainsi le secteur de Piau. Parallèlement, le conseil municipal confie l'étude d'un plan directeur d'aménagement de la station à Serge Macel, architecte des bâtiments civils et des palais nationaux, agréé par les ministères de l'Équipement et de la Jeunesse et des Sports. En février 1969, Jean Pichon présente l'avant-projet de la station de Piau à son conseil municipal.

Conseil municipal
d'Aragnouet - 1971
© Marie d'Aragnouet



Il insiste sur la nécessité d'un tel engagement afin de préserver l'emploi et la population de la commune. Il souligne déjà que le site choisi bénéficie d'un excellent enneigement compte tenu de son orientation, mais qu'il revêt aussi toutes les qualités pour un séjour propice au repos en période estivale. Fort des expériences de son voisin à Saint-Lary, du soutien de la CIATM et du Préfet, il engage une procédure d'expropriation des communes de Cadeilhan-Trachère et de Vignec, qui depuis l'époque d'Henri IV étaient propriétaires d'estives sur le territoire administratif d'Aragnouet, exactement là où la commission interministérielle préconisait la construction des remontées et des pistes. Une compensation âprement discutée entre les maires des trois communes est concédée : une convention qui prévoit le maintien d'un droit de chasse et de pacage, ainsi que le versement d'un pourcentage du chiffre d'affaire généré par la station. Le même problème se posant avec les communes de Guchan et Bazos-Aure pour le terrain de la remontée du Hourc et de la future route d'accès à la station, un échange de propriété a été fait, mettant également fin à des siècles de procédures qui opposaient les trois communes quant au secteur du Hourc.

DES DÉBUTS DIFFICILES

La régie municipale de la Station de Sport d'Hiver et de Tourisme fut quant à elle créée en date du 7 octobre 1969. En voici le préambule : « *La pratique de l'élevage n'apporte plus de ressources suffisantes à une existence normale, les chantiers en montagne se ferment. La jeunesse doit s'expatrier vers des fonctions ou des occupations plus rémunératrices. Les maisons ferment* ». On voit donc tout l'enjeu économique et social mis dans ce projet. À l'époque, les stations de sports d'hiver semblent vraiment être la solution à l'exode rural. C'est Jean-Bernard Vidal qui en devient le premier directeur. Il quitte définitivement son poste d'instituteur pour la grande aventure du ski dans les Pyrénées.

Parallèlement à la construction de la route qui commence dès 1969, la commune commence la construction des remontées mécaniques. La toute première remontée, compte tenu de l'avancée de la route est celle du Hourc, suivie de près par celle de Fontaine Froide et du baby-fontaine. On accède alors à la station par le Hourc et un chemin muletier. Le stade de neige ouvre en 1971. Deux autres téléskis sont réalisés. La route n'arrive à la station que

deux ans plus tard. Dans le même temps, les familles entreprenantes du village veulent ouvrir des snacks, bars et autres lieux de convivialité. Cela entraîne dès 1974 un projet présenté par Serge Macel sur un aménagement à Fontaine Froide.

La commune qui avait beaucoup investi dans la route et les remontées mécaniques, était assez déçue du résultat économique. Un seul stade de neige n'attirait pas les foules escomptées. Jean Pichon est alors remplacé par Roger Castagné qui comprend les enjeux et relance la machine.

L'AMÉNAGEMENT DU PLATEAU DU PIAU

Il faut construire de l'hébergement sur le plateau, au pied des pistes, pour garder et fidéliser la clientèle. Entre 1976 et 1985 un vaste programme de construction est mis en œuvre, soit 700 appartements, 3 villages de vacances et un hôtel représentant environ 4 000 lits. La commune reste propriétaire des terrains et signe des baux de construction d'une durée de 99 ans avec différentes sociétés immobilières. Il s'avère que la majorité d'entre elles sont bordelaises et vont introduire deux jeunes architectes sur la place qui vont faire de Piau un modèle d'architecture intégrée. Jean-Marc Vialle et Philippe Sanchez imaginent une station sans voiture et qui ne bouscule pas le paysage aux portes du Parc National des Pyrénées. Disposée sur le plateau, l'urbanisation s'appuie sur quatre promontoires naturels sans jamais en dépasser l'altitude maximale adoptant pour cela, de larges formes circulaires. Cet aménagement en anneau permet de contourner les mamelons rocheux et d'assurer l'insertion paysagère du bâti tout en limitant leur hauteur. Bien que l'ensemble des bâtiments n'ait pas été construit à la même période, cette logique d'aménagement a globalement été respectée

même si des divergences peuvent apparaître. L'architecture très originale de la station est caractéristique et propre à Piau-Engaly. Bâtiments arrondis et se collant aux reliefs, lignes verticales comme des mâts sur les façades des bâtiments, tons de bois...

En 1991, la station opte pour un mode de gestion singulier, à savoir la Société d'Economie Mixte Locale. Dès le début des années 2000, la station investit pour la modernisation des remontées mécaniques. Le domaine skiable est entièrement réhabilité entre 2001 et 2012. En 2011 c'est le bâtiment d'accueil qui est remis à neuf. Précurseur dans bien des domaines, Piau pense à l'avenir et continue à diversifier son offre. En 2012 c'est le centre aquatique qui est lancé, première construction depuis 1985. L'idée est d'offrir une activité supplémentaire aux non skieurs et d'offrir une animation « après-ski ». L'originalité tient à sa position dans la station, au pied des pistes. Comme le disait le maire Jean Mouniq : « les clients ont les pieds dans l'eau et la tête dans la neige ».

SE DÉMARQUER POUR VIVRE : NATURA PIAU

Mais la station a du mal à maintenir un taux de fréquentation régulier, surtout les années à neige, quand les trois autres stations du territoire tournent à plein. La faute à une offre d'hébergement trop limitée.

Pourtant un projet ambitieux avait été monté dans les années 2009/2010. En mars 2009 est signé un projet commun entre Marcello Iglesias Ricou (Président du Gouvernement autonome d'Aragon) et Josette Durrieu (présidente du Conseil Général des Hautes-Pyrénées). Il s'agit d'un projet transfrontalier autour de la station de Piau-Engaly. Il s'agissait d'une extension de la station de Piau dans la vallée de la Gêla jusqu'au parking du tunnel

1. Projet d'immeuble à Fontaine Froide - 1974

© Marie d'Aragnouet

2. Une architecture intégrée au paysage © O.T. Piau Engaly



d'Aragnouet-Bielsa, versant français. Piau devenait de fait la station de ski de la Comarca du Sobrarbe, la seule d'Aragon qui ne disposait pas de domaine skiable. Ce projet aurait été initié par le gouvernement d'Aragon et son opérateur en aurait été le groupe d'exploitation des stations aragonaises, Aramon.

Dès 2011 un projet d'UTN (Unité Touristique Nouvelle) est déposé en préfecture. Mais le projet est loin de faire l'unanimité. Les temps ont changé, le ski ne semble plus être un vecteur de « jours heureux ». De nombreux recours sont engagés contre le projet, et l'aspect économique mis en avant par les porteurs du projet se heurte aux arguments des écologistes. Mais ce qui sonne véritablement la fin du projet, c'est la fin de mandature des deux élus meneurs, Josette Durieu et Marcello Iglesias Ricou. Cette aventure a quoiqu'il arrive, marqué le rapprochement transfrontalier, et comme par le passé Aragnouet est devenue le symbole du rapprochement Hautes-Pyrénées-Sobrarbe.

Il faut encore attendre presque 10 ans pour qu'un nouveau projet voie le jour : en 2018 naît le projet Natura Piau, dénomination

qui rappelle la position géographique de la station entre le Parc National des Pyrénées, le Parc National Mont-Perdu-Ordesa et la Réserve Nationale de Néouvielle. Il s'agit d'un projet en plusieurs phases qui ne devrait aboutir qu'en 2036. Il est question d'une restructuration « quatre-saisons » de la station, projet unique en France, porté par la commune d'Aragnouet. Il porte à la fois sur une requalification des hébergements, une requalification paysagère, une requalification des services et une requalification des offres d'activités.

Ainsi de nouveaux espaces de loisirs sont en cours de réalisation et de nouveaux équipements de service sont en cours de construction. Ce vaste projet doit apporter une nouvelle dynamique à la destination, pour en faire un lieu attractif tout au long de l'année. Pour un tel projet il fallait un architecte à la hauteur, capable d'exploiter le travail de ses prédécesseurs pour conserver le côté architecture intégrée.

Jean-Michel Wilmotte, un architecte de renommée internationale a été choisi pour prendre en charge le dossier de développement de la station de Piau-Engaly. Comment



1. Vue estivale de la station

© O.T. Piau Engaly

2. Résidence l'Écrin du Badet

© O.T. Piau Engaly



cet architecte à la carrière incroyable, qui fut chargé par le président François Mitterrand d'aménager une partie des appartements privés de l'Élysée, qui est appelé aux quatre coins du globe, qui s'est occupé du Louvre à Paris, du centre culturel de Tokyo, de l'aéroport de Séoul ou du Novotel de Monaco, est-il venu à s'intéresser à la station de Piau-Engaly alors qu'il n'avait jamais mis les pieds dans les Pyrénées ?

Arrivé en hélicoptère à la station, il est saisi par l'architecture : « C'est une station presque lunaire posée ainsi dans la montagne. C'est ahurissant ! C'est comme un témoignage du III^e millénaire. Je me suis dit que c'était intéressant en tant qu'architecte, de participer à l'évolution de cette merveilleuse idée ». En effet, cet architecte visionnaire fonctionne au coup de cœur.

Plusieurs requalifications de logements ont déjà été effectuées, ainsi que la requalification de la zone commerciale. De nombreux travaux ont été engagés pour harmoniser la zone urbaine et le front de neige, un jardin des découvertes 4 saisons est opérationnel pour l'apprentissage du ski, communiquant avec le *vallon des tyroliennes*, infrastructure d'hiver et

d'été. Dans les phases suivantes sont prévus des aménagements de pleine nature, afin de faire profiter de ce milieu de haute montagne à tous, tout en protégeant des sites naturels à haut potentiel écologique. Le nouveau projet n'omet pas les habitants à l'année, puisqu'un nouveau bâtiment communal devrait voir le jour pour héberger un nouvel espace culturel et une maison des enfants.

Ce projet titanesque fait aujourd'hui de Piau-Engaly une station en pleine mutation, mais également un modèle qui se veut vertueux.

#5. DE LA STATION DE SPORTS D'HIVER À LA STATION DE MONTAGNE

Selon Régis Lignon de la Compagnie des Pyrénées : « On l'oublie souvent, mais côté environnement dans les Pyrénées le développement du ski comme activité économique a aussi permis le maintien de l'agro-pastoralisme et de la vie dans les vallées en apportant une activité saisonnière et un revenu l'hiver. Aujourd'hui la pluriactivité s'est beaucoup développée tandis que s'impose aussi un tourisme « quatre-saisons » respectueux des milieux dans nos montagnes. Plus personne ne peut travailler chacun de son côté sur ces territoires où s'épanouit aussi une nouvelle économie du thermalisme, axée sur les activités thermodinamiques et le bien-être, durant la saison de ski. Résumer une station à un problème de canons à neige, ce serait donc totalement méconnaître les réalités montagnardes, humaines et environnementales dans les Pyrénées. »

D'un point de vue purement sports d'hiver, les stations des Pyrénées et a fortiori celles de nos vallées sont en danger. Mais la chance de nos vallées est de bénéficier depuis plusieurs siècles d'une attractivité estivale. On voit que chacune des stations cherche à diversifier ses activités afin de répondre à la demande en cas de manque de neige. La mutualisation

des moyens et des offres semble être la clé de la réussite de cette évolution. Elle est bien en route sur notre territoire...

Il ne faut pas oublier que l'économie des sports d'hiver est arrivée dans les Pyrénées grâce à deux vecteurs qui existent encore de nos jours et qui résistent au réchauffement climatique, à savoir le thermalisme et le pyrénéisme. Suffiront-ils à sauver l'économie montagnarde en s'adaptant aux nouvelles modes ? On peut, voire on doit, le croire.

**RENDEZ-VOUS DANS 20 ANS
POUR VOIR CE QU'IL EN EST !**

LA NEIGE NE SE DÉCRIT PAS, AUSSI JE LA LAISSE EN BLANC.

Henry Russell, Souvenirs d'un montagnard

Le Pays des vallées d'Aure et du Louron appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire.

Le ministère de la Culture, direction générale des Patrimoines, attribue le label Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent et valorisent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine et la qualité de leurs actions.

Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de plus de 200 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

Remerciements au comité de relecture et aux Maires de chacune des communes concernées pour leur aide.

À proximité

*(en région Occitanie
et sur le massif des Pyrénées) :*

Bastides du Rouergue, Cahors, Figeac, Grand Auch, Millau, Moissac, Montauban, Oloron-Sainte-Marie, Pyrénées Cathares, Vallées Catalanes du Tech et du Ter, Vallée de la Dordogne Lotoise bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.

RENSEIGNEMENTS Pays d'art et d'histoire

Château de Ségure
2, avenue Calamun
65240 ARREAU
Tél. : **05 62 40 10 71**
Port. : **06 42 17 66 31**
pah@aure-louron.fr
www.patrimoine-aure-louron.fr

