



FICHE ITINERAIRE

VOIE VERTE DE CAUTERETS

TYPE :

Voie verte aménagée et sécurisée

[Voir fiche Voie Verte](#) ►►

Long : 11 Km



| | | |
|------------|-------------------|-------|
| COMMUNES : | Début : | Fin : |
| | Lieudit : | Gare |
| | Coordonnées GPS : | |

Pierrefitte Nestalas (65)

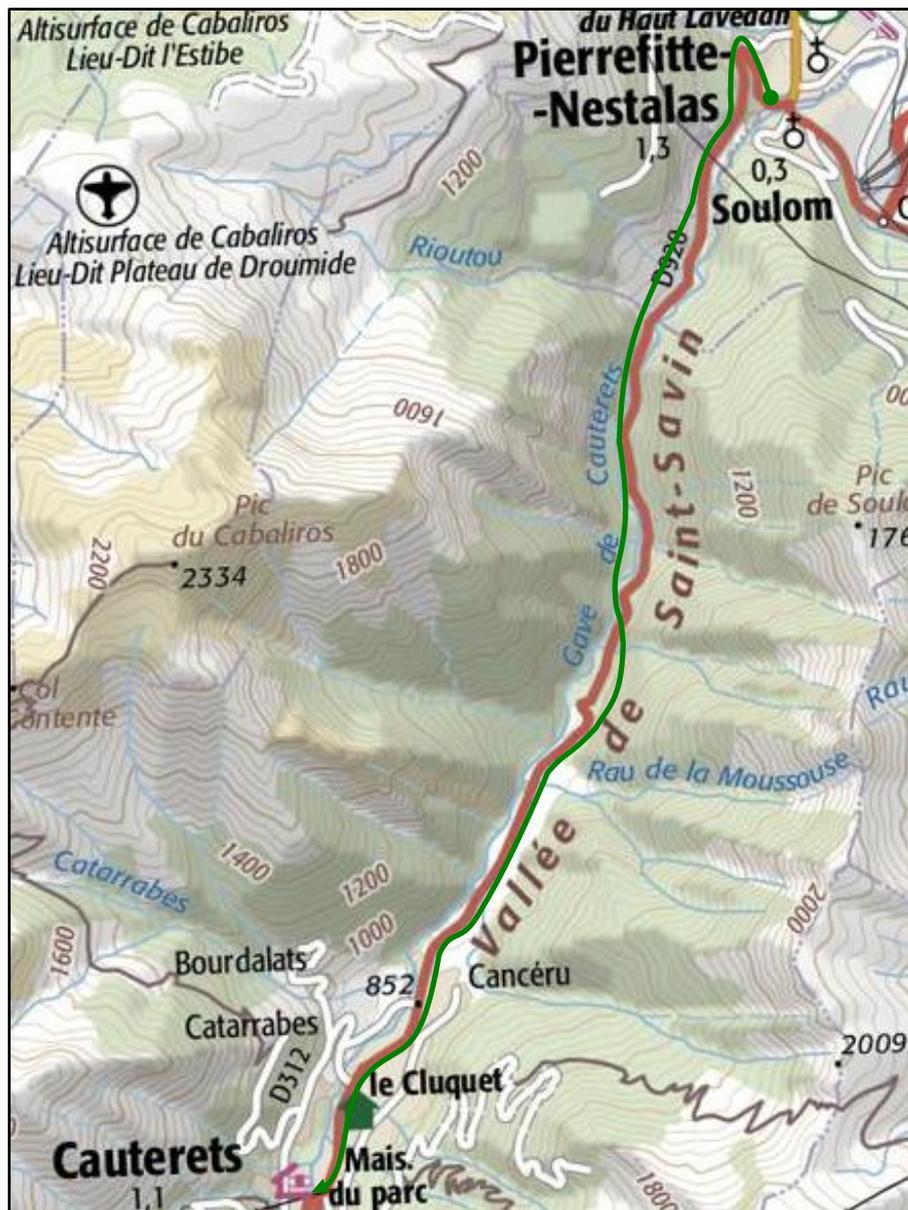
Cauterets (65)

Place Lamartine

42°57'34.3"N 0°04'37.7"W

42°53'30.9"N 0°06'51.6"W

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

De la gare de Pierrefitte, terminus de la [ligne en voie normale](#), il fut décidé de construire deux lignes métriques qui desserviraient les hautes vallées de Cauterets (n° IGRF [65362.03D](#)) et Luz Saint Sauveur (n° IGRF [65362.04D](#)). Malgré les fortes pentes qu'elles exigeaient, elles ne furent pas équipées de crémaillères, mais furent par contre équipées de matériel roulant électrique dès leur conception, en faisant ainsi les deux premières lignes à voie étroite électrifiées de France.

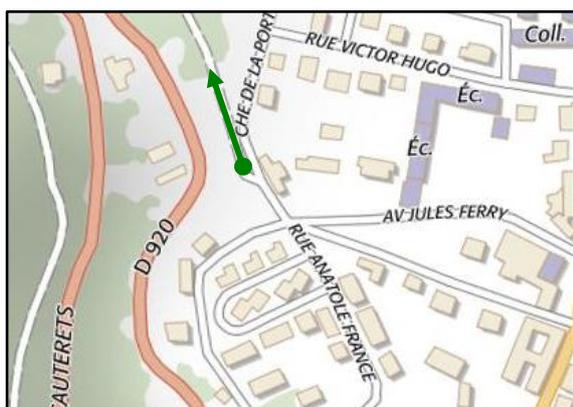
Elles débutaient par un tronç commun (n° IGRF [65362.02D](#)) d'environ 1 km de long qui remontait la route entre Pierrefitte et Nestalas (actuelle avenue du Général Leclerc). Suite à quoi elles se séparaient au niveau de l'arrêt de Nestalas.

Remontant une vallée particulièrement étroite, et faute de pouvoir passer autre part, à l'exception du tunnel d'Arriou Cluc qui coupe une boucle de la route, la ligne de Luz fut entièrement construite sur cette dernière, ce qui explique pourquoi elle a disparu après son abandon, la chaussée ayant repris ses droits.

Par contre, la ligne vers Cauterets a été en grande partie construite sur un tracé indépendant, ce qui a permis sa reconversion en l'actuelle voie verte. D'une longueur de 11 km, il faisait passer le tramway d'une altitude de 462 m à 910 m, soit une dénivellation de 448 m. Le parcours est donc en forte pente, bien adapté pour les piétons mais assez peu pour les cyclistes, sauf à avoir de solides mollets.

Il possédait aussi deux ouvrages d'art majeurs, le tunnel de Cap d'Estang et le pont de Meyabat, tous deux sécurisés.

DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début de la voie verte, à hauteur de l'actuelle place Lamartine
La pente donne le ton dès le départ

Comme il convenait de prendre rapidement de l'altitude, la voie ferrée faisait une large épingle à cheveux au-dessus de Pierrefitte pour gagner le tunnel du Cap d'Estang.

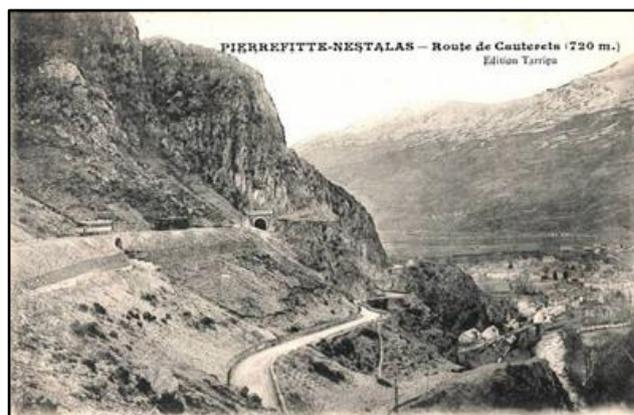




Dont on voit ici deux photos de l'entrée perchée dans la falaise



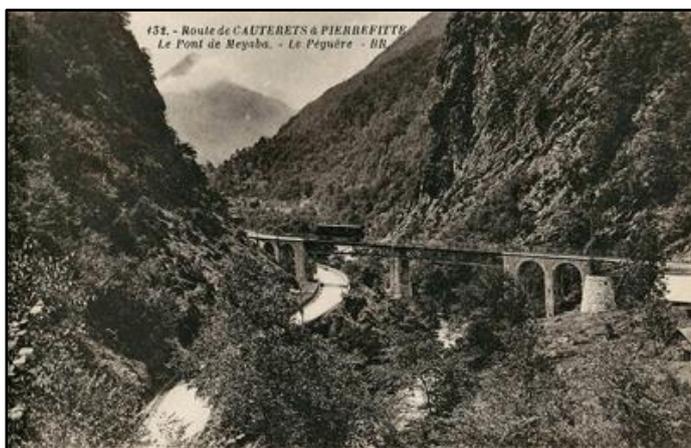
Longue de 214 m, sa galerie est aujourd'hui éclairée
Elle présente en outre en son milieu, une fenêtre tunnelière qui donne sur un joli paysage



La sortie du tunnel aujourd'hui et à l'époque

Après le tunnel, la ligne rejoignait la route de Cauterets qui était alors en rive gauche du gave (elle est aujourd'hui sur l'autre rive). Puis elle s'en éloignait pour s'élever à nouveau et franchir le torrent par le beau pont viaduc de Meyabat. Celui-ci était composé de deux travées métalliques centrales de 22,50 m de long qui reposaient sur une pile centrale en maçonnerie de 16 m de haut, encadrées de chaque côté par deux arches en pierres, soit une longueur totale de 95 m.

Les travées métalliques ont été démontées et récupérées après abandon de la ligne. Une passerelle piétonnière les remplace aujourd'hui.



Ci-dessus et ci-dessous, le pont de Meyabat hier et aujourd'hui



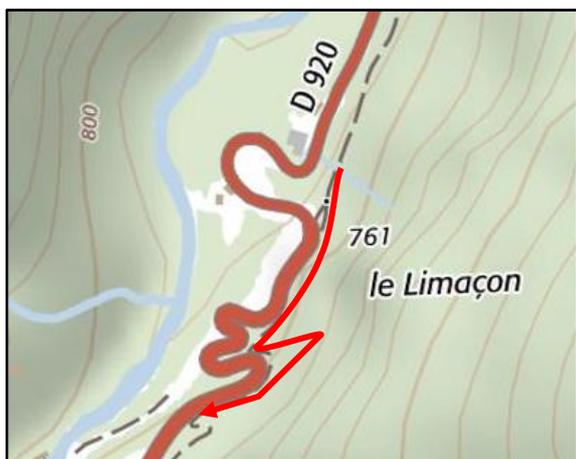
© Christian NOEL - 2010



© Christian NOEL - 2010

Un kilomètre après le pont,
la voie passait sous les conduites forcées de la centrale électrique de Calypso

Puis elle abordait alors l'une des difficultés majeures du tracé : le verrou glaciaire du Limaçon, c'est-à-dire une grosse prise d'altitude sur une distance très courte. Au début, alors que les automotrices des trams étaient encore peu puissantes, la ligne faisait un Z avec deux rebroussements et des aiguillages qui nécessitaient donc deux changements successifs de sens et faisaient perdre 7 à 8 minutes sur chaque trajet. Après introduction d'automotrices plus puissantes capables d'avaloir des pentes plus fortes, il fut possible de court-circuiter ce Z peu pratique et de faire passer la ligne le long de la route.



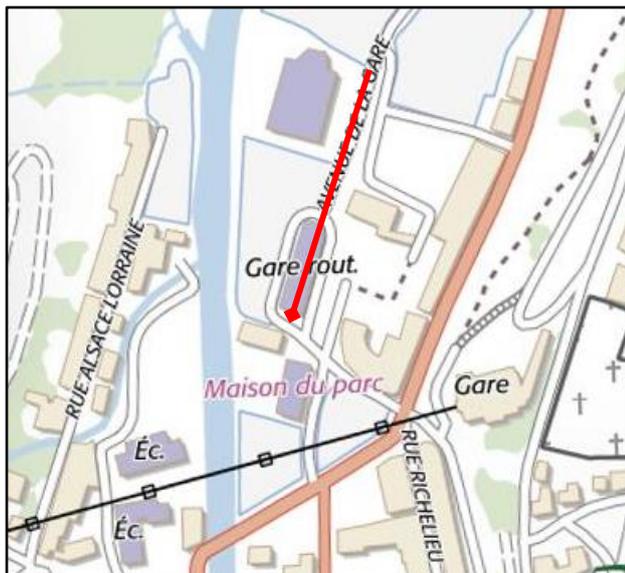
Les virages et le Z du Limaçon
et les deux arcs boutants qui passaient par-dessus l'ancien tracé de la voie ferrée



Ci-dessus et ci-dessous, le déplacement de la ligne entraîna aussi celui du petit arrêt de Calypso dont le bâtiment est toujours visible en bord de route



Après le Limaçon, la ligne se poursuivait en bordure de route jusqu'à Cauterets où elle se terminait dans une gare monumentale toute en bois.



La fin du parcours à hauteur de l'ancienne gare du tramway



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Cauterets vue côté façade et côté voies



Notons pour finir qu'une autre ligne de tramways métriques montait de Cauterets jusqu'à la Raillère. Son tracé devenu entièrement routier fait l'objet d'une [autre fiche](#).

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.