



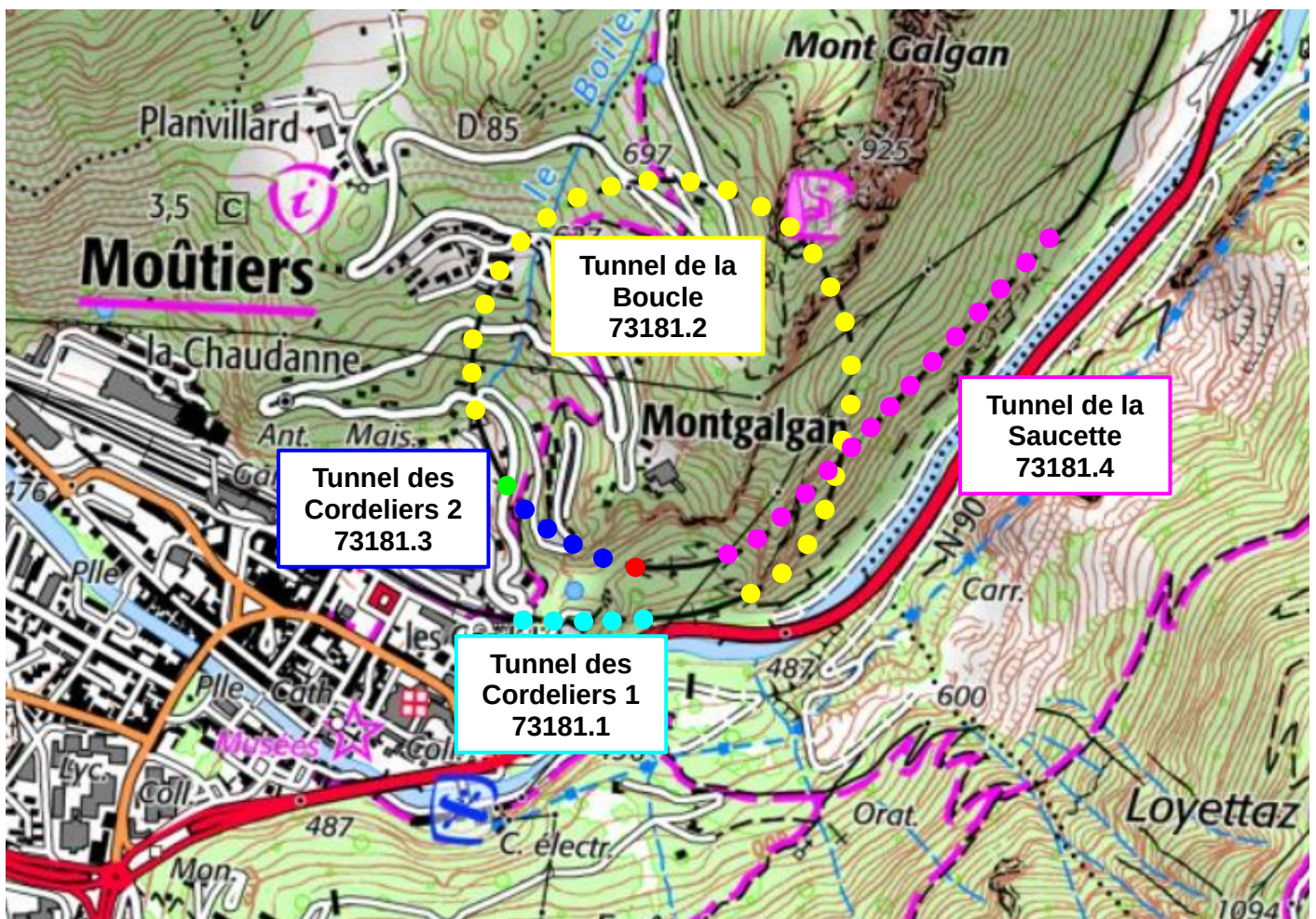
INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

www.tunnels-ferroviaires.org – itff@hotmail.fr

N° INVENTAIRE : **73181.4** NOM : Tunnel des Cordeliers 2
Ligne : Saint-Pierre-d'Albigny (73) ► Bourg-Saint-Maurice (73)

	ENTRÉE	SORTIE
Communes :	Moûtiers (73)	Moûtiers (73)
Coordonnées :	45.486653 6.536647	45.485591 6.539239

Altitude moyenne : 507 m



DONNÉES TECHNIQUES :

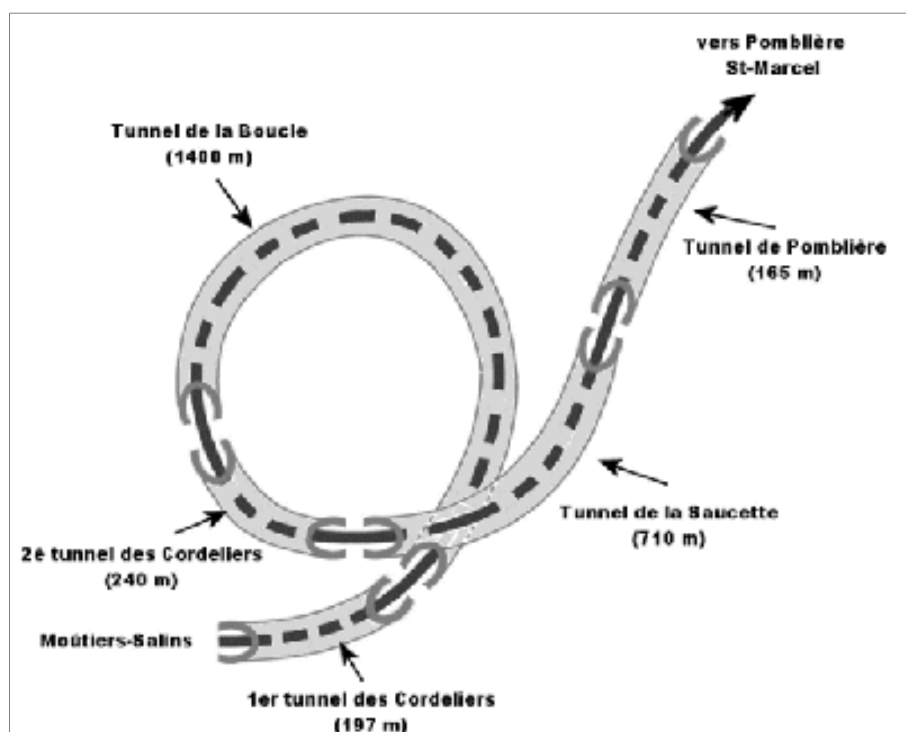
Nature de l'ouvrage :	Tunnel percé
Construction :	1912
Longueur :	240 m
Nombre de voies :	1
Usage actuel :	En service
État général accès :	En service
État général galerie :	Bon

COMMENTAIRES :

La ligne de Saint-Pierre-d'Albigny à Bourg-Saint-Maurice a eu une genèse particulièrement longue, puisque son ouverture s'est étalée sur 34 ans, pour un tracé de « seulement » 80 km : le 27/10/1879 de Saint-Pierre-d'Albigny à Albertville, le 01/06/1893 d'Albertville à Moûtiers et le 20/11/1913 de Moûtiers à Bourg-Saint-Maurice.

Cette dernière section a fait l'objet de nombreuses modifications. Imaginée dès le milieu des années 1880 comme ligne internationale pour rejoindre l'Italie, avec le percement d'un tunnel de 20 km sous le col du Petit Saint-Bernard, elle est finalement reléguée à une simple ligne locale à la fin du XIXe siècle, si bien que l'on préconise la voie métrique pour sa construction. L'État, longtemps très indécis sur ce point, se décide finalement à choisir la voie normale en 1899 afin de ne pas hypothéquer un éventuel prolongement vers l'Italie.

Le tunnel des Cordeliers 2 (ou 2^e) est situé sur la boucle hélicoïdale de Moûtiers, qui permet à la ligne de gagner environ 30 m d'altitude entre la gare de Moûtiers et la sortie du tunnel de la Saucette. Cette boucle n'était pourtant pas prévue dans le premier projet de tracé de 1899 du PLM. Cependant, les fortes rampes à la sortie de Moûtiers conduisent les pouvoirs publics à demander une nouvelle étude. Le tracé définitif, comprenant la boucle hélicoïdale, est établi en 1903.



La boucle hélicoïdale de Moûtiers

Le pont-route à l'entrée du tunnel est initialement séparé du fronton par un petit espace de quelques mètres. Ce pont-route est remplacé vers 1987/1988 par un tablier plus large qui prend désormais appui contre le fronton de l'entrée. Le tunnel est donc artificiellement prolongé d'une dizaine de mètres. Toutefois, la longueur de 240 m reprise dans cette fiche ne comprend pas cette partie.

La couverture maximale est de 45 m au dessus de la voûte vers le PM 125.

ENTRÉE



Le pont-route qui masque l'entrée du tunnel



Depuis l'intérieur, on distingue bien le tablier du pont qui prolonge le tunnel.

SORTIE



21/01/2014





Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Envoyez-nous vos photographies et documents pour la compléter.

Cette fiche est publiée par l'association **Chemins à Fer** selon la licence **CC BY-NC-ND 4.0**.

Mise à jour : 09/11/2025