Lettre ouverte à Monsieur Philippe Tabarot Ministre des transports et à Monsieur Renaud Muselier président de la région PACA

137.728.165,83 € : c'est le montant évalué pour les travaux devant être engagés pour réalésage de l'ancien tunnel routier du col de Tende.
56,06 M€ : c'est le montant des travaux devant être engagés pour la voie ferrée afin de supprimer la limitation à 40 km/h et retrouver les conditions de circulation d'avant 2013 rentre limone et Breil par le train.

Le premier chiffre provient d'un rapport de la cour des compte italienne du 22 décembre 2025 ; le rapport indique que 48 326 886,94 € ne seraient pas encore budgétisés.
Le deuxième chiffre provient de l'avenant au contrat de plan État Région PACA du 17 octobre 2025 ; la délibération indique que 30,57 M€ restent à trouver.

Côté route, le passage du col de Tende est maintenant ouvert dans des conditions de sécurité garanties par la nouvelle galerie monodirectionnelle, de largeur conforme pour un tunnel transfrontalier de plus de 3 km, et ses by-pass permettant l'évacuation dans l'ancienne galerie en cas d'incident. Le seul inconvénient est un alternat actuellement sur 1/2 heure qui induit un temps d'attente qui pourrait être réduit à ¼ d'heure à la fin des travaux des lacets.

Coté rail, la circulation sur la ligne ferroviaire est soumise depuis 2013 à un ralentissement qui a mis Breil-sur-Roya à plus d'une heure de Tende, qui a fait passer le nombre d'aller retour entre Cuneo et Vintimille de 24 à 8 et a réduit dans le même rapport les trajets entre Tende et Nice. On vient de voir, malgré les travaux réalisés entre Nice et Breil-sur-Roya, que la desserte de la haute vallée reste minimale et que la dimension internationale de la ligne est complètement occultée par les gestionnaires français.

Il est absolument certain que rien n'empêche les gouvernants des deux pays de décider maintenant que le réalésage de l'ancienne galerie ne se fera pas, que celle ci soit utilisée en galerie de secours et de transit pour la mobilité douce. Aucune loi n'interdit l'alternat.
Rien ne les empêche non plus à ce stade de réorienter les budgets de la route vers le rail : il s'agit toujours de budgets liés au transports et les États se sont aussi engagés à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce que le report modal de la route vers le rail permet de faire.
Dès la conception du projet de doublement du tunnel routier, les documents d'étude d'impact de la déclaration d'utilité publique présentaient les risques de glissement de terrain sur les derniers lacets et les viaducs (images en annexes). Il n'en a pas été tenu compte et on a vu le résultat. Ces documents présentaient aussi les risques de

réalésage de l'ancien tunnel. Risques que la société Edilmaco a déclaré ne pas vouloir prendre. Pourquoi s'obstiner avec un nouvel appel d'offre ?
Nous demandons à Monsieur le Ministre des Transports français de peser en toute responsabilité les enjeux financiers, climatiques, géologiques, de sécurité des habitants des villages traversés dans la vallée, dont la route n'est pas adaptée au trafic supplémentaire qui sera induit par le doublement du tunnel, (50% prévu par la DUP) et des nuisances sur la qualité de vie des habitants, de l'impact négatif sur le tourisme ainsi que des risques d'ouverture aux poids lourds liés à la réalisation du projet initial coûte que coûte.

C'est la ligne ferroviaire qui remplit les conditions de la transition écologique; c'est là que doivent aller les financements.
Nous demandons à Monsieur le Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur de peser les enjeux d'un financement à la hauteur du potentiel international de la ligne ferroviaire de la Roya.

Collectif 1 tunnel e basta