POLITIQUE ROUTIÈRE

2026-2035







JUIN 2026









TARN

MON DÉPARTEMENT

ÉDITO



Dans un département comme le Tarn, la route n'est pas seulement une infrastructure : elle est un lien. Elle relie nos communes, facilite les déplacements du quotidien, soutient notre économie, accompagne nos entreprises, nos agriculteurs, nos artisans, et participe pleinement à l'attractivité de notre territoire.

Avec plus de 4 200 kilomètres de routes départementales, près de 1 400 ouvrages d'art et un patrimoine routier parmi les plus importants de la région, le Département assume une responsabilité majeure : garantir à chaque Tarnaise et à chaque Tarnais des déplacements sûrs, accessibles et adaptés aux défis de demain.

La politique routière 2026-2035 traduit cette ambition. Elle s'inscrit dans une vision claire, réaliste et durable de l'aménagement du territoire. Face au vieillissement des infrastructures, à l'évolution des mobilités, aux contraintes budgétaires mais aussi aux enjeux climatiques et environnementaux, nous faisons le choix d'une stratégie responsable : préserver notre patrimoine, sécuriser les déplacements et préparer l'avenir.

Cette feuille de route repose sur trois priorités. D'abord, entretenir durablement notre réseau pour éviter des dégradations coûteuses et garantir un haut niveau de service sur l'ensemble du territoire. Ensuite, renforcer la sécurité routière, notamment sur les axes les plus fréquentés et dans les zones sensibles. Enfin, accompagner les transitions en développant des mobilités plus durables, en modernisant nos outils et en adaptant nos infrastructures aux effets du changement climatique.

Cette politique a été construite avec méthode, à partir d'un diagnostic précis du réseau et en lien avec les réalités de terrain. Elle constitue un cadre de référence pour l'action départementale et un outil de dialogue avec l'ensemble de nos partenaires : communes, intercommunalités, services de l'État et acteurs locaux.

Je tiens à saluer l'engagement quotidien des agents du Département. Ils œuvrent, souvent dans des conditions exigeantes, au service de la sécurité et de la qualité de nos routes.

Mon ambition est de garantir un réseau routier moderne, sûr et durable, au service de tous.



Christophe RAMOND
Président du Conseil départemental du Tarn

SOMMAIRE

LA ROUTE, UN LEVIER STRATÉGIQUE POUR LE TARN p.6

LA POLITIQUE ROUTIÈRE p.12

1. Introduction p.14
1.1 Objectifs de la Politique Routière
1.2 Méthodologie d'élaboration

2. Diagnostic du réseau p.16
2.1 Caractéristiques générales du réseau
2.2 Hiérarchisation du réseau
2.3 Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)
2.4 Des trafics contrastés
2.5 Un patrimoine vieillissant
2.6 Analyse de l'accidentalité

3. Ambitions et orientations stratégiques p.26
Axe 1 – Préserver le patrimoine
Une priorité structurante pour le Département
Un patrimoine routier d'ampleur
Sauvegarde des chaussées
Sauvegarde des ouvrages d'art
Les tunnels
Les murs de soutènement
Les évènements exceptionnels
Matériel et Flotte
Programmation pluriannuelle et optimisation des moyens

Axe 2 – Sécuriser et moderniser le réseau
Principes généraux
Bilan financier départemental 2015-2025
Modernisation et sécurisation du réseau
Un nouveau cadrage des projets routiers

Axe 3 – Adapter le réseau aux transitions
Développement des mobilités actives
Transition écologique et réduction de l'empreinte carbone
Transition numérique et modernisation des outils
Adaptation au changement climatique

4. Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2026-2035 ..... p.60
4.1 Exécution des PPI au 31 décembre 2025
4.2 Plan Pluriannuel d'Investissement Routier

5. Entretien, exploitation et service aux usagers p.68
5.1 Entretien et intervention sur le réseau
5.2 Viabilité hivernale
5.3 Un partenariat avec les Communes
5.4 Gestion de crise routière
5.5 Information des usagers

6. Gouvernance et partenariats p.79
6.1 Relations avec les Communes et intercommunalités
6.2 Coordination avec les services de l'État

7. Cadre juridique et foncier p.84
7.1 Gestion du domaine public routier
7.2 Classement et déclassement des voies
7.3 Gestion des accès
7.4 Maîtrise foncière des projets
7.5 Servitudes et coordination avec les réseaux
7.6 Redevance d'occupation du domaine public routier

8. Suivi, évaluation et pilotage de la politique routière p.88
8.1 Suivi de l'état et de l'usage du patrimoine routier
8.2 Suivi financier des politiques routières
8.3 Bilans d'activité et connaissance des coûts
8.4 Une démarche pragmatique et évolutive

LA ROUTE, UN LEVIER STRATÉGIQUE POUR LE TARN

Conseil départemental du TARN

35 Lices Georges Pompidou - 81103 Albi Cedex 9
Tél. : 05 63 45 64 64 - direction.routes@tarn.fr



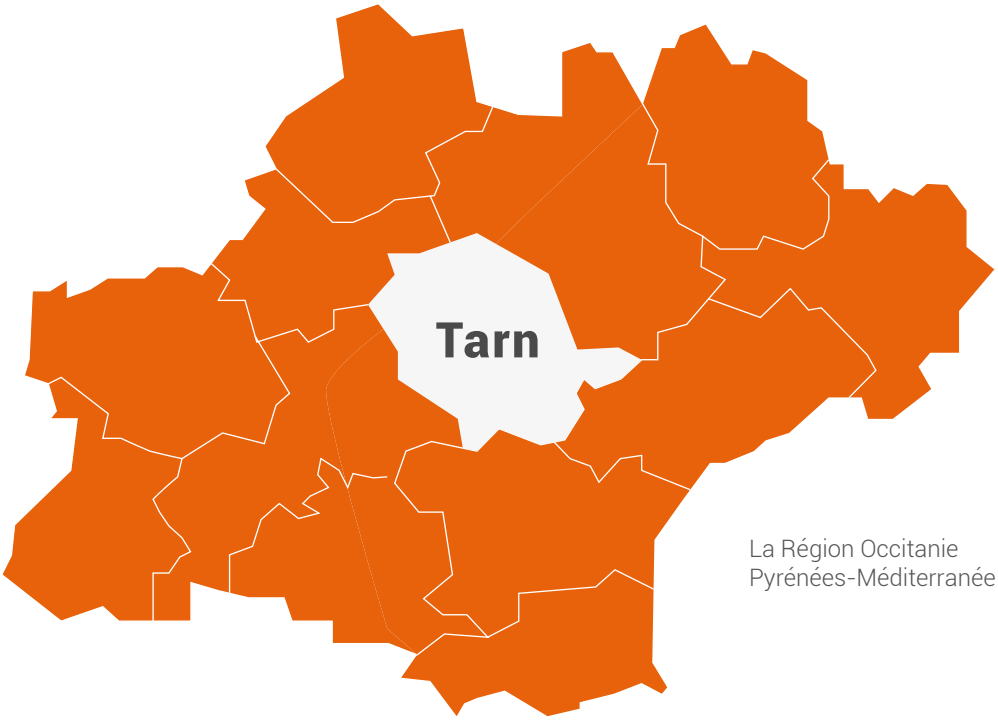
UN OUTIL STRUCTURANT AU SERVICE DU TERRITOIRE

La route constitue un levier essentiel d'aménagement du territoire. Elle structure les mobilités du quotidien, garantit l'accès aux services publics, soutient l'activité économique et participe à l'attractivité touristique.

Dans un département à dominante rurale comme le Tarn, le réseau routier joue un rôle déterminant dans la cohésion territoriale. Il assure le lien entre les espaces urbains, périurbains et ruraux, et contribue à l'égalité d'accès aux opportunités pour l'ensemble des habitants.

UN TERRITOIRE À LA POSITION STRATÉGIQUE

Situé au cœur de la région Occitanie, entre les métropoles de Toulouse et Montpellier, le Tarn bénéficie d'une position géographique privilégiée. Ce positionnement en fait un territoire d'interface, à la croisée des flux économiques, résidentiels et touristiques.



La Région Occitanie
Pyrénées-Méditerranée

Le département constitue également un espace de liaison entre plusieurs axes structurants à l'échelle nationale, notamment entre Toulouse et Lyon, ainsi qu'entre les territoires voisins. Ce rôle de carrefour ne pourra toutefois être pleinement valorisé qu'à condition de disposer d'infrastructures de transport performantes et adaptées.

Dans ce contexte, le renforcement des liaisons structurantes, notamment entre Albi, Castres et Toulouse, ainsi que l'amélioration des connexions avec les départements limitrophes, constituent des enjeux majeurs.

UNE DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE À ACCOMPAGNER

Avec près de 400 000 habitants, le Tarn connaît une croissance démographique soutenue depuis deux décennies, portée exclusivement par un solde migratoire positif. Cette attractivité résidentielle, liée notamment à la proximité de Toulouse et à la qualité du cadre de vie, se traduit par une forte croissance des espaces périurbains.

Les territoires de l'ouest tarnais, en particulier le long de l'axe A68, enregistrent les progressions les plus marquées. Cette dynamique génère de nouveaux besoins en matière de déplacements, notamment pour les trajets domicile-travail. Des perspectives similaires sont à envisager le long de l'A69, dont la mise en service est attendue en octobre 2026.

Dans ce contexte, le réseau routier doit être en capacité d'absorber ces flux croissants, tout en garantissant des conditions de circulation satisfaisantes et sécurisées.



5ème département
de la région Occitanie

398 800
habitants

UNE ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE À RENFORCER

Le Tarn dispose de nombreux atouts : un tissu industriel diversifié, un réseau dense de TPE et PME, ainsi qu'un patrimoine naturel et culturel reconnu.

L'industrie demeure un pilier de l'économie départementale, avec la présence d'entreprises performantes et innovantes. Le développement de ces activités repose en grande partie sur la qualité des infrastructures de transport, indispensables à la circulation des biens et des personnes.

Par ailleurs, le potentiel touristique du Tarn, bien réel, est en cours de consolidation. L'obtention récente du label « Green destination » en est l'illustration. L'amélioration de l'accessibilité des sites et des territoires constitue à ce titre un levier majeur de développement.

Dans ces domaines, la qualité du réseau routier contribue directement à l'attractivité du territoire et à sa compétitivité.



DES MOBILITÉS EN MUTATION

Le mode routier demeure aujourd'hui prédominant dans les déplacements des Tarnais. Toutefois, les évolutions sociétales, économiques et environnementales conduisent à repenser les mobilités.

Le développement du covoiturage, des mobilités actives et des solutions alternatives à la voiture individuelle s'inscrit dans une logique de transition vers des déplacements plus durables.

Dans ce contexte, le réseau routier doit s'adapter à une diversification des usages et favoriser une meilleure complémentarité entre les modes de transport. Le développement des aires de covoiturage, déjà engagé par le Département, participe pleinement de cette évolution, d'autant plus, comme c'est parfois le cas, lorsqu'elles sont raccordées aux réseaux cyclables et LIO (transports régionaux par autocar)



UN PATRIMOINE ROUTIER D'ENVERGURE À PRÉSERVER

Le réseau routier départemental du Tarn représente un patrimoine conséquent, composé de plus de 4 200 kilomètres de routes, près de 1 400 ouvrages d'art, plusieurs tunnels, murs de soutènement et un linéaire important d'arbres d'alignement.

Au-delà de leur fonction de mobilité, ces infrastructures participent à la qualité des paysages et à l'identité du territoire.

Leur entretien et leur préservation constituent un enjeu majeur, tant pour la sécurité des usagers que pour la maîtrise des dépenses publiques à long terme.

UN ENGAGEMENT FORT EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

La gestion du réseau routier s'inscrit désormais pleinement dans une logique de développement durable. Elle doit intégrer les enjeux liés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à la préservation des ressources naturelles et à l'adaptation au changement climatique.

Le Département entend poursuivre le déploiement de pratiques innovantes, visant à limiter l'impact environnemental des infrastructures et à renforcer leur résilience face aux aléas climatiques.

UNE PRIORITÉ CONSTANTE : LA SÉCURITÉ DES USAGERS

La sécurité routière constitue une priorité majeure de l'action départementale. Si les résultats enregistrés ces dernières années sont encourageants, avec une baisse significative du nombre de victimes, des marges de progression subsistent.

L'analyse de l'accidentalité met en évidence une concentration des accidents sur les axes structurants, ainsi que la persistance de facteurs de risque tels que la vitesse, l'alcool ou les obstacles latéraux.

Dans ce contexte, la poursuite des aménagements de sécurité et l'amélioration des équipements demeurent indispensables.



LA POLITIQUE ROUTIÈRE DÉPARTEMENTALE

Conseil départemental du TARN

35 Lices Georges Pompidou - 81103 Albi Cedex 9
Tél. : 05 63 45 64 64 - direction.routes@tarn.fr





1. INTRODUCTION

Le réseau routier départemental constitue un pilier essentiel de l'aménagement et du fonctionnement des territoires. Il assure la continuité des déplacements du quotidien, permet la desserte fine des communes et garantit l'accessibilité aux services publics, aux activités économiques et aux pôles d'emploi. À ce titre, il joue un rôle déterminant dans la cohésion territoriale, notamment dans un département caractérisé par une forte composante rurale.

Dans le département du Tarn, le réseau routier départemental est une épine dorsale à la fois support des mobilités locales et vecteur de développement économique. Il accompagne les dynamiques territoriales, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail, des flux agricoles, industriels ou touristiques.

Toutefois, ce réseau est confronté à plusieurs évolutions majeures. D'une part, le vieillissement des infrastructures entraîne une augmentation des besoins en entretien et en renouvellement. D'autre part, les contraintes budgétaires pesant sur les collectivités imposent une gestion plus rigoureuse et optimisée des ressources. Par ailleurs, les attentes des usagers évoluent, avec une exigence accrue en matière de sécurité, de confort et de qualité de service.

Enfin, les enjeux liés à la transition écologique et au changement climatique viennent profondément transformer les politiques routières. La réduction de l'empreinte carbone, la préservation des ressources naturelles et l'adaptation des infrastructures aux aléas climatiques deviennent des priorités incontournables.

Dans ce contexte, le Département doit faire évoluer sa politique routière, en passant d'une logique principalement axée sur le développement du réseau à une approche fondée sur la gestion durable du patrimoine, la sécurisation des usages et l'adaptation aux transitions en cours.

4 209
kilomètres de routes départementales

1 451
ouvrages d'art

7
tunnels

1 085
murs de soutènement

47 000
arbres d'alignement

1.1 - Objectifs de la politique routière

La présente politique routière définit un cadre stratégique clair, cohérent et opérationnel pour l'action départementale en matière d'infrastructures routières.

Elle vise en premier lieu à formaliser une vision partagée des enjeux et des priorités, permettant d'assurer la lisibilité de l'action publique auprès des élus, des partenaires institutionnels et des usagers. En structurant les orientations du Département, ce document constitue un outil d'aide à la décision et de pilotage des politiques d'investissement et d'entretien.

Elle a également pour objectif de hiérarchiser les interventions, en tenant compte à la fois de l'état du patrimoine, des niveaux de trafic, des enjeux de sécurité et des contraintes financières. Cette hiérarchisation est indispensable pour garantir une allocation optimale des ressources, dans un contexte de moyens limités.

Par ailleurs, cette politique routière vise à améliorer la qualité du service rendu aux usagers, en définissant des niveaux de service adaptés aux différents types de voies et aux usages observés. Elle s'inscrit ainsi dans une logique de performance et d'efficacité de l'action publique.

Enfin, ce document constitue un cadre de référence pour l'intégration des enjeux transversaux, notamment en matière de transition écologique, de résilience des infrastructures et de développement des mobilités alternatives.

1.2 - Méthodologie d'élaboration

L'élaboration de la présente politique routière s'appuie sur une démarche structurée, fondée à la fois sur l'analyse technique du réseau et sur la concertation avec les acteurs du territoire.

Elle repose en premier lieu sur un diagnostic approfondi du patrimoine routier départemental, intégrant l'état des chaussées, des ouvrages d'art et des équipements, ainsi que l'analyse des trafics et de l'accidentalité. Cette phase permet d'objectiver les besoins et d'identifier les enjeux prioritaires.

La démarche intègre également une analyse des politiques publiques existantes, afin d'assurer la cohérence avec les orientations nationales et régionales en matière de mobilités, de sécurité routière et de transition écologique.



Lautrec



2. DIAGNOSTIC DU RÉSEAU

2.1 - Caractéristiques générales du réseau

Le réseau routier départemental constitue un maillage dense et structuré, assurant à la fois des fonctions de transit, de liaison et de desserte fine du territoire. Il se caractérise par sa diversité, tant en termes de typologie que d'usages.

Dans le Département du Tarn, ce réseau comprend des axes structurants reliant les principaux pôles urbains et économiques, ainsi qu'un réseau secondaire assurant la desserte des communes rurales et des espaces à faible densité. Cette organisation reflète les caractéristiques du territoire, marqué par un équilibre entre zones urbaines, espaces périurbains et territoires ruraux.

Le réseau départemental joue également un rôle essentiel dans la continuité des itinéraires à l'échelle régionale et interrégionale, en assurant des liaisons avec les réseaux routiers nationaux et autoroutiers. Il constitue ainsi un maillon indispensable de la chaîne de mobilité.

Par ailleurs, certains itinéraires présentent une vocation spécifique, notamment touristique, en desservant des sites patrimoniaux, naturels ou culturels. Cette diversité d'usages implique une adaptation des niveaux de service et des politiques d'intervention selon les sections concernées.

2.2 - Hiérarchisation du réseau

Afin d'optimiser la gestion et l'entretien du patrimoine, le réseau départemental est hiérarchisé en plusieurs catégories, en fonction de son rôle, de son niveau de trafic et de ses enjeux.

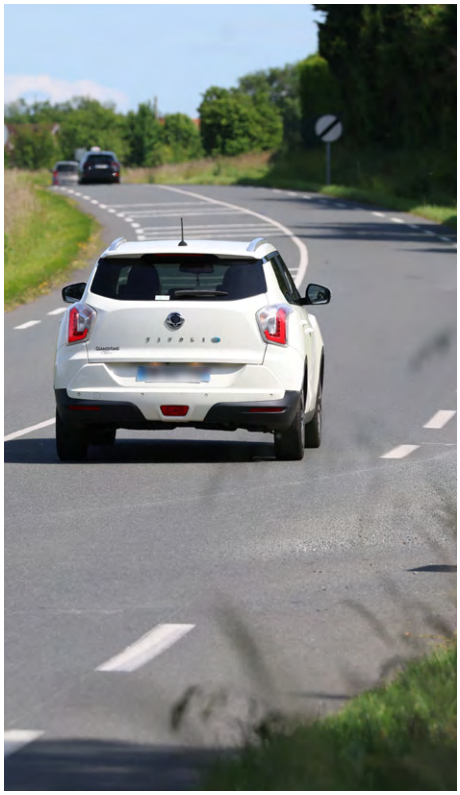
Cette hiérarchisation permet de distinguer :

un
réseau principal
support des flux les plus importants et garant des liaisons interurbaines.

un
réseau intermédiaire
assurant des fonctions de liaison entre les bassins de vie.

un
réseau secondaire
principalement dédié à l'accès aux communes et aux activités rurales.







Chaque catégorie de voie correspond à des niveaux de service différenciés, tant en matière d'entretien que d'exploitation ou d'investissement. Cette approche permet de concentrer les moyens sur les axes les plus stratégiques, tout en garantissant un niveau de service adapté sur l'ensemble du réseau.

La hiérarchisation constitue ainsi un outil central de pilotage de la politique routière, en cohérence avec les objectifs de maîtrise des coûts et de performance du service public.

AVANT 2026

Avant 2026 et le transfert des sections de routes nationales n°126, n°112 et n°2112 à la mise en service de l'autoroute A69, le réseau routier était constitué de 4 155 kilomètres de routes départementales. Il était hiérarchisé en 3 catégories :

Catégorie 1 : Réseau de désenclavement qui relie l'ensemble des pôles principaux du département aux grands axes nationaux. Il était appelé à supporter un trafic supérieur à 2 000 véhicules par jour et un trafic lourd supérieur à 100 poids lourds par jour.

Catégorie 2 : Réseau de décloisonnement qui relie les territoires et les pôles économiques aux grands axes. Ce réseau supportait des trafics en général supérieurs à 1 000 véhicules par jour et un pourcentage de poids lourds non négligeable.

Catégorie 3 : Réseau de maillage plus fin en lien avec la voirie communale.

Au vu de l'évolution des trafics sur certains axes routiers, et notamment de l'hétérogénéité des niveaux de trafic sur la catégorie 3, et afin de fixer des modalités d'intervention en modernisation, en sauvegarde du patrimoine et en entretien, plus en adéquation avec les objectifs de desserte du département et de ses différents territoires, la politique routière 2026-2035 intègre une nouvelle hiérarchisation en 5 catégories.

À COMPTER DE 2026

En fin d'année 2026 et après intégration des sections de routes nationales n°126, n°112 et n°2112, le réseau routier sera constitué de 4 209 kilomètres de routes départementales.

Il est à présent hiérarchisé en 5 catégories : les catégories A et B pour le réseau principal, la catégorie C pour le réseau intermédiaire et les catégories D et E pour le réseau secondaire.

Réseau principal :

Catégorie A : Liaison de désenclavement en direction des départements voisins depuis les pôles principaux du département aux grands axes nationaux en l'absence d'itinéraire national. **Il représente 167 km, soit 4 % du réseau global.**

Catégorie B : Liaison d'aménagement du département. **Il représente 246 km, soit 6 % du réseau global.**

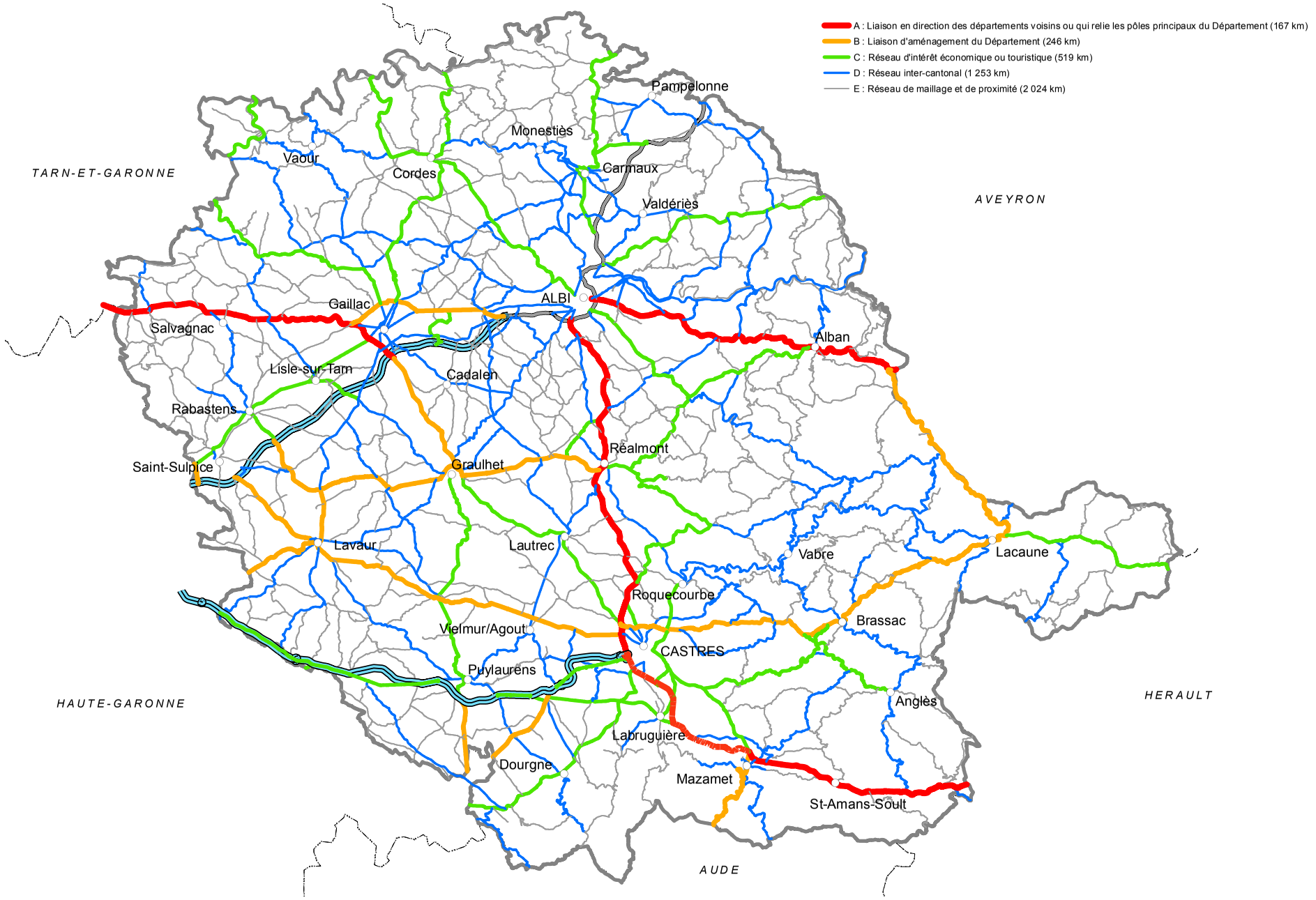
Réseau intermédiaire :

Catégorie C : Réseau assurant une liaison entre les bassins de vie ou d'intérêt économique ou touristique. **Il représente 519 km, soit 12 % du réseau global**.

Réseau secondaire :

Catégorie D : Réseau inter-cantonal. **Il représente 1 253 km, soit 30 % du réseau global.**

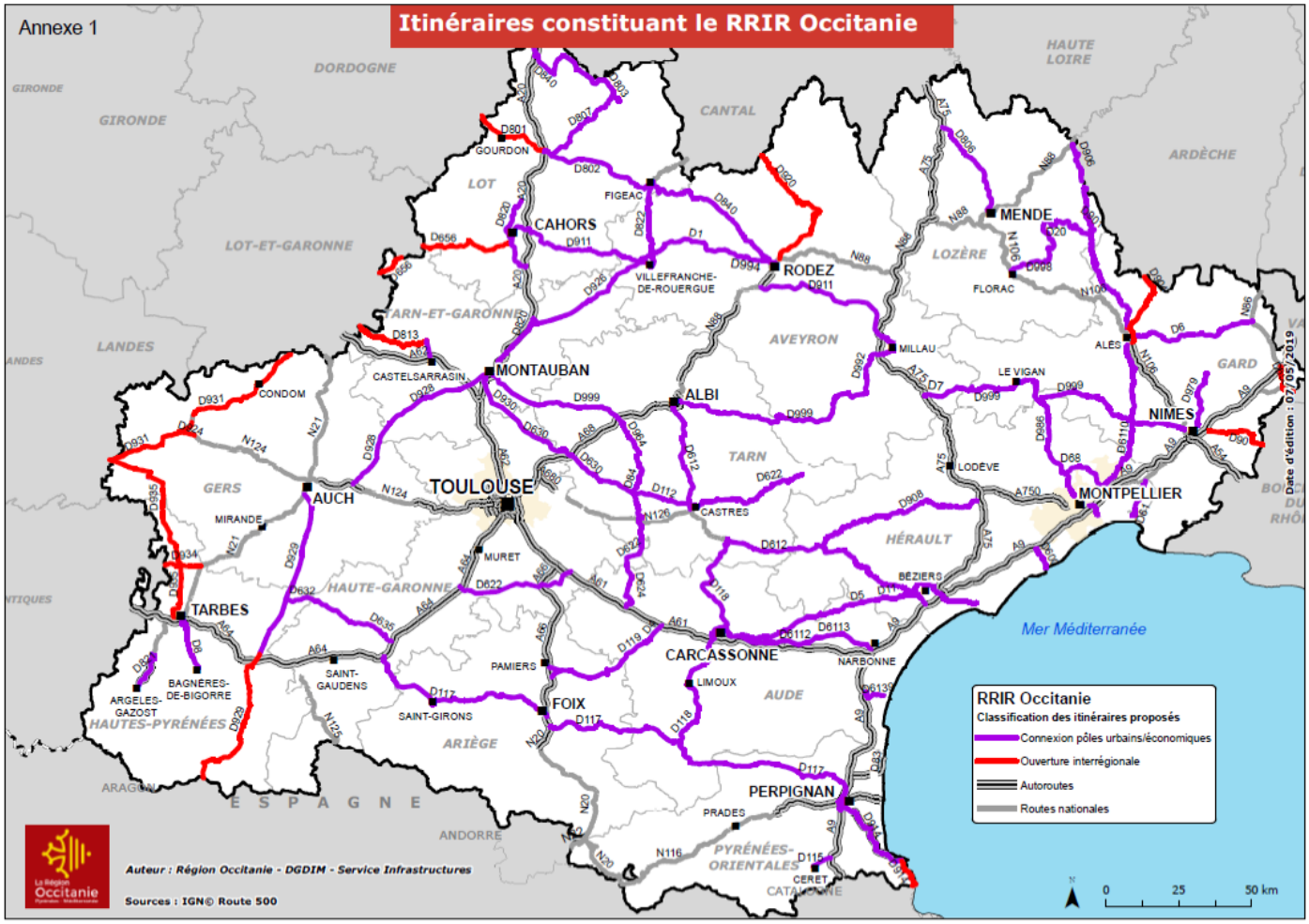
Catégorie E : Réseau de maillage en proximité. **Il représente 2 024 km, soit 48 % du réseau global.**


A : Liaison en direction des départements voisins ou qui relie les pôles principaux du Département (167 km)
B : Liaison d'aménagement du Département (246 km)
C : Réseau d'intérêt économique ou touristique (519 km)
D : Réseau inter-cantonal (1 253 km)
E : Réseau de maillage et de proximité (2 024 km)
TARN-ET-GARONNE
AVEYRON
HAUTE-GARONNE
HERAULT
AUDE
Pampelonne
Monestiès
Vaour
Cordes
Carmaux
Valdériès
ALBI
Gaillac
Salvagnac
Alban
Lisle-sur-Tarn
Cadalen
Rabastens
Réalmont
Saint-Sulpice
Graulhet
Lautrec
Lavaur
Vabre
Lacaune
Roquecourbe
Brassac
Vielmur/Agout
CASTRES
Puylaurens
Anglès
Labruguière
Dourgne
Mazamet
St-Amans-Soult

2.3 - Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) et notamment son article 10 prévoit que la Région élabore un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Ce document de planification a pour objectif de fixer les priorités régionales, notamment en terme de désenclavement des territoires ruraux. Un volet de ce document identifie les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Sur son territoire, ce Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) est pris en compte par le Département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers.



Les Conseils Départementaux des départements de la région sont associés à l'élaboration de ce schéma sur les aspects relatifs à la voirie.

Le linéaire du RRIR dans le Département du Tarn concerne un total de 295 km, dont 141 km sur le réseau de catégorie A (soit 80 % des 175 km de linéaire total du réseau de catégorie A), 126 km sur le réseau de catégorie B (soit 59 % des 212 km de linéaire total du réseau de catégorie B) et 28 km sur le réseau de catégorie C (soit 5 % des 545 km de linéaire total du réseau de catégorie C).

La majorité des itinéraires concernés fait l'objet d'opérations inscrites au Plan Pluriannuel d'Investissement routier 2022 – 2030 (PPI), voté le 24 septembre 2021 par le Département :

Route	Catégorie	Itinéraire	PPI	Linéaire
RD 612	**A**	**Albi – Castres**	Itinéraire totalement aménagé de 2018 à 2022 pour un montant de 30 M€, dont 10,3 M€ dans le cadre du PPI	**35 km**
RD 1012	**A**	**Castres (2 x 2 voies)**		**6 km**
RD 612	**A**	**Mazamet – Limite Hérault**	18,5 M€ alloués par le PPI initial et le PPI complémentaire (hors opérations ponctuelles)	**25 km**
RD 999	**A**	**Albi – Limite Aveyron**	6 M€ alloués au PPI initial dont 1,9M€ réalisé en 2024	**37 km**
RD 999	**A**	**Gaillac – Limite Tarn-et-Garonne**	4 M€ alloués au PPI initial. Un créneau de dépassement a été aménagé en 2024 pour 8 M€. Un second créneau de dépassement est envisagé.	**30 km**
RD 118	**B**	**Mazamet – Limite Aude**	1,3 M€ réalisé en 2022	**10 km**
RD 964	**B**	**Gaillac – Graulhet**	5,8 M€ alloués au PPI initial. Depuis 2016, cet itinéraire a été totalement aménagé entre Gaillac et le carrefour avec la RD84 à Graulhet. 6,1 M€ ont été investis en 2023 et 2024 dans le cadre du PPI. La dernière section restant à aménager entre le carrefour avec la RD 84 et celui avec la RD 631 est envisagée au PPI.	**15 km**
RD 84	**C**	**Graulhet – Saint-Paul-Cap-de-Joux**	5 M€ alloués au PPI initial	**15 km**
RD 84	**A et C**	**Saint-Paul-Cap-de-Joux – Puylaurens – Limite Haute-Garonne**	13 M€ alloués aux PPI initial et complémentaire, dont 3 M€ dédiés au barreau nord du contournement de Puylaurens et 5 M€ au contournement de Blan.	**21 km**
RD 630	**B**	**Saint-Sulpice – Lavaur**		**16 km**
RD 112	**B**	**Lavaur – Castres**		**40 km**
RD 622	**B**	**Castres – Brassac – Lacaune**	4,5 M€ alloués au PPI complémentaire	**45 km**
			TOTAL Catégorie A	*141 km*
			TOTAL Catégorie B	*126 km*
			TOTAL Catégorie C	*28 km*
			TOTAL GÉNÉRAL	**295 km**

2.4 - Des trafics contrastés

L'analyse des trafics met en évidence des situations contrastées selon les sections du réseau. Les axes structurants concentrent des volumes de circulation élevés, avec une part significative de poids lourds, notamment liée aux activités économiques et agricoles du territoire.

À l'inverse, une grande partie du réseau départemental supporte des trafics plus faibles, caractéristiques des territoires ruraux, mais demeure indispensable pour garantir la desserte et l'accessibilité des communes.
Des phénomènes de variation saisonnière peuvent également être observés, en particulier sur les itinéraires touristiques, générant des pics de fréquentation à certaines périodes de l'année.

Par ailleurs, les usages évoluent, avec une diversification des modes de déplacement. Le développement des mobilités actives, notamment cyclables, ainsi que l'essor du covoiturage, modifient les attentes vis-à-vis du réseau routier et renforcent la nécessité d'un partage équilibré de la voirie.

Au vu des données de comptages routiers, l'évolution du trafic routier sur le département du Tarn depuis 10 ans permet de tirer les enseignements suivants :

> **Le réseau de catégorie 1 :** se distingue par une augmentation de près de 9,56 % du niveau de trafic automobile (soit une augmentation moyenne de près de 1%/an) et d'un maintien du niveau de trafic poids lourds depuis 10 ans. Cela se traduit en particulier par un taux moyen de trafic PL/ trafic d'ensemble de 6% sur cette catégorie, **soit environ 350 PL/jour.**

> **Le réseau de catégorie 2 :** se distingue par une légère augmentation d'environ 1,4% du trafic automobile et d'une baisse significative de près de 20% du trafic poids lourds depuis 10 ans. Cela se traduit en particulier par un taux moyen de trafic PL/trafic d'ensemble de 5 % sur cette catégorie, **soit environ 113 PL/jour en moyenne.**

> **Le réseau de catégorie 3 :** les données de ce réseau ne permettent pas une analyse de l'évolution des trafics. Elles permettent cependant de déterminer que près de ¾ de ce réseau présente des trafics inférieurs à 500 véhicules/jour, ce qui est donc en adéquation avec la catégorie du réseau. Par contre pour un quart d'entre elles, les trafics tous véhicules confondus peuvent être supérieurs à 1000 véhicules/jour, ***ce qui justifie, entre autres, une nouvelle hiérarchisation du réseau.***



Briatexte



Pont de Viterbe

2.5 - Un patrimoine vieillissant

Le diagnostic du patrimoine met en évidence un vieillissement global des infrastructures, lié à la fois à leur ancienneté et à l'intensité des sollicitations qu'elles subissent.

Les chaussées présentent des niveaux de dégradation variables, allant de défauts superficiels à des altérations structurelles nécessitant des interventions lourdes. Cette situation résulte en partie d'un décalage entre les besoins d'entretien et les moyens mobilisés sur les dernières décennies.

Les ouvrages d'art constituent également un enjeu majeur. Leur surveillance et leur entretien nécessitent une attention particulière, compte tenu des risques associés à leur dégradation et des coûts importants liés à leur réparation ou à leur reconstruction.

Enfin, les équipements de la route (signalisation, dispositifs de retenue, assainissement) présentent eux aussi des besoins de renouvellement et de mise à niveau, afin de garantir la sécurité et le confort des usagers.



Pont de Gaillac

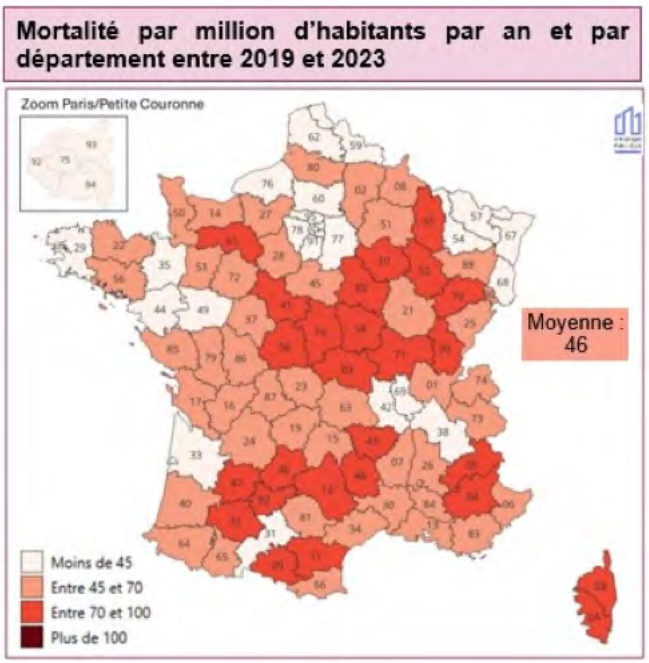
2.6 - Analyse de l'accidentalité

L'analyse de l'accidentalité constitue un élément clé du diagnostic. Elle permet d'identifier les sections du réseau présentant des risques particuliers et de cibler les actions à mener en priorité.

Les accidents corporels se concentrent généralement sur certains axes structurants, en lien avec des vitesses élevées, des trafics importants ou des configurations géométriques spécifiques. Les traversées d'agglomération constituent également des zones sensibles, du fait de la cohabitation entre différents types d'usagers.

Dans le département du Tarn, près de 60 % des accidents se situent hors agglomération.

Le document général d'orientations (DGO) sur la sécurité routière de la préfecture du Tarn sur la période 2023-2027 met en évidence une uniformité des accidents corporels majoritairement de jour et hors intersections, principalement en ligne droite.



Concernant les accidents corporels, les sorties de route avec choc contre un obstacle latéral représentent 39 % des accidents. Parmi les obstacles heurtés, les arbres restent majoritaires avec 33 % des accidents et les talus et fossés pour 22 % d'entre eux. En ce qui concerne les accidents contre arbres, 74 % d'entre eux se déroulent sur le réseau départemental et 83 % de ces accidents sont graves. 23 % des accidents mortels sur la période 2017 - 2021 sont la conséquence d'un choc contre un arbre.

Après chaque accident mortel, le bureau de la sécurité routière de la Direction Départementale des Territoires (DDT) organise une réunion d'expertise en présence de représentants des forces de l'ordre, du gestionnaire de voirie dont le Département quand celui-ci est concerné, de la Commune afin d'analyser les circonstances de l'accident. Sur la période 2019-2021, la vitesse excessive ou inadaptée, l'alcool, l'inattention et les stupéfiants sont les quatre principales causes observées dans les accidents mortels.

Selon les données de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), le département du Tarn présente une mortalité routière qui se situe dans la moyenne nationale au cours de la période 2019-2023.

Les données dédiées au réseau routier départemental confirment cette analyse. En dehors des années 2020 (marquées par des périodes de confinement liées à l'épidémie de Covid 19) et 2023 exceptionnellement basses, la moyenne des tués entre 2019 et 2023 est de 19 (soit 47,5 tués/ million d'habitant/an) ce qui porte la mortalité des RD du Tarn au niveau de la moyenne nationale (qui est de 46).

Année (tués)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tarn (RD)	27	27	16	21	22	25	12	21	20	14	26	18
France	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248	3 244	2 550	2 994	3 267	3 167	3 193	3 260


© freepik.com

Le Département participe à des actions de sensibilisation auprès des collégiens sur les bonnes règles de conduite notamment des 2 roues (motos ou cyclomoteurs). En effet, les jeunes de 14 à 24 ans constituent 10 % de la population tarnaise. Or, cette tranche d'âge représente 30 % des accidents corporels, 27 % des tués et 32 % des blessés graves. Cette catégorie de la population constitue ainsi un axe prioritaire dans la politique départementale de prévention.

L'analyse des données traduit une densité plus forte des accidents sur le réseau principal sur des zones diffuses. Mais il n'y a aucun axe que l'on peut qualifier d'accidentogène. Le travail engagé ces dernières années pour moderniser le réseau (aménagements de giratoires, de créneau de dépassement, dégagement des obstacles latéraux, etc.) et pour l'équiper de glissières de sécurité contribue à réduire l'accidentologie.





Camin dels Casthanhals

3. AMBITIONS ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

La politique routière départementale poursuit plusieurs objectifs structurants :

Garantir la sécurité des usagers

La réduction de l'accidentalité constitue une priorité. Elle repose sur l'amélioration des infrastructures, la lisibilité du réseau et la prise en compte de tous les usagers.

Préserver durablement le patrimoine

Le maintien en bon état du réseau est indispensable pour éviter une dégradation irréversible et maîtriser les coûts à long terme.

Soutenir l'attractivité du territoire

Le réseau routier contribue directement au développement économique, agricole et touristique, en facilitant les échanges et les déplacements.

Accompagner les transitions

La politique routière intègre pleinement les enjeux environnementaux et favorise l'évolution vers des mobilités plus durables.

Améliorer la qualité de service

Il s'agit de garantir des conditions de circulation adaptées aux usages, avec des niveaux de service différenciés selon les types de voies.

Axes stratégiques

Pour répondre à ces objectifs, la politique routière départementale s'articule autour de trois axes stratégiques complémentaires, qui structurent l'ensemble des actions à conduire.

Axe 1 - Préserver le patrimoine routier.

Il s'agit de maintenir le réseau dans un état satisfaisant, en privilégiant une gestion préventive et en optimisant la programmation des interventions. Cet axe constitue un enjeu majeur, compte tenu du vieillissement des infrastructures et des contraintes financières.

Axe 2 - Sécuriser et moderniser le réseau.

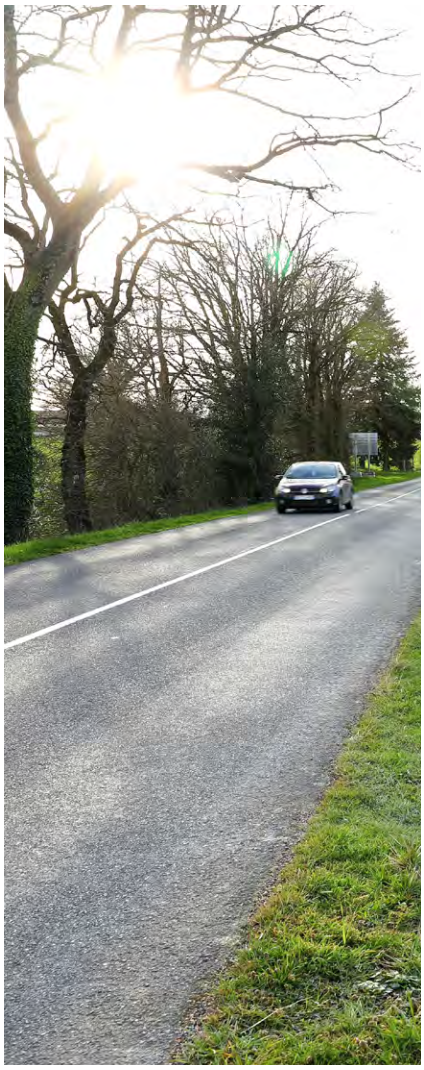
Il repose sur la mise en œuvre d'aménagements adaptés, permettant de réduire les risques d'accidents et d'améliorer le confort de circulation. Il intègre également la prise en compte des usagers les plus vulnérables et l'amélioration de la lisibilité des infrastructures.

Axe 3 - Adapter le réseau aux transitions en cours.

Il s'agit d'intégrer les enjeux environnementaux, de renforcer la résilience des infrastructures face au changement climatique et d'accompagner l'évolution des mobilités, notamment en favorisant les modes actifs et partagés.

Ces trois axes sont complémentaires et indissociables. Ils traduisent une approche globale et cohérente de la politique routière, visant à concilier performance, sécurité et durabilité.







AXE 1
PRÉSERVER LE PATRIMOINE



Pont de Cirou

Une priorité structurante pour le Département

La préservation du patrimoine routier constitue un enjeu central de la politique départementale. Elle est la seule compétence obligatoire du Département sur réseau routier.

Dans un contexte de ressources contraintes, elle vise à garantir la pérennité des infrastructures tout en maîtrisant les coûts à long terme.

Dans le département du Tarn, cet objectif repose sur une évolution des pratiques, privilégiant une approche préventive plutôt que curative. Il s'agit d'intervenir au bon moment, avec des techniques adaptées, afin d'éviter des dégradations irréversibles nécessitant des travaux lourds et coûteux.

Cette stratégie implique une connaissance fine de l'état du réseau et une capacité à anticiper les besoins, en s'appuyant sur des outils d'observation et de programmation performants.

Un patrimoine routier d'ampleur

En fin d'année 2026, et après la mise en service de l'autoroute A69 et le transfert des sections de routes nationales au Département, le patrimoine routier départemental sera composé de :

4 209 kilomètres de routes départementales

1 451 ouvrages d'art

7 tunnels

1 085 murs de soutènement

47 000 arbres d'alignement

La gestion de cet ensemble nécessite une organisation rigoureuse et des moyens adaptés.
Les objectifs sont :

- **garantir la sécurité des usagers,**
- **préserver les caractéristiques techniques du réseau,**
- **assurer la circulation de tous les types de véhicules,**
- **maintenir un niveau de confort satisfaisant,**
- **sécuriser juridiquement l'action du Département.**

La sauvegarde du patrimoine comprend ainsi tous les travaux visant à maintenir les caractéristiques du réseau routier et prolonger ainsi sa durée d'utilisation. Ces travaux sont financés sur le budget investissement. Les actions à mener sont :

- **Renouvellement des couches de roulement et entretien des ouvrages d'assainissement de la route,**
- **Entretien des ouvrages d'art,**
- **Entretien des murs de soutènement,**
- **Réparation des évènements exceptionnels dûs aux intempéries et anomalies géologiques,**
- **Renouvellement des équipements de sécurité (glissières, marquage, signalisation verticale ...),**
- **Renouvellement du matériel et de la flotte du Département.**

Sauvegarde des chaussées

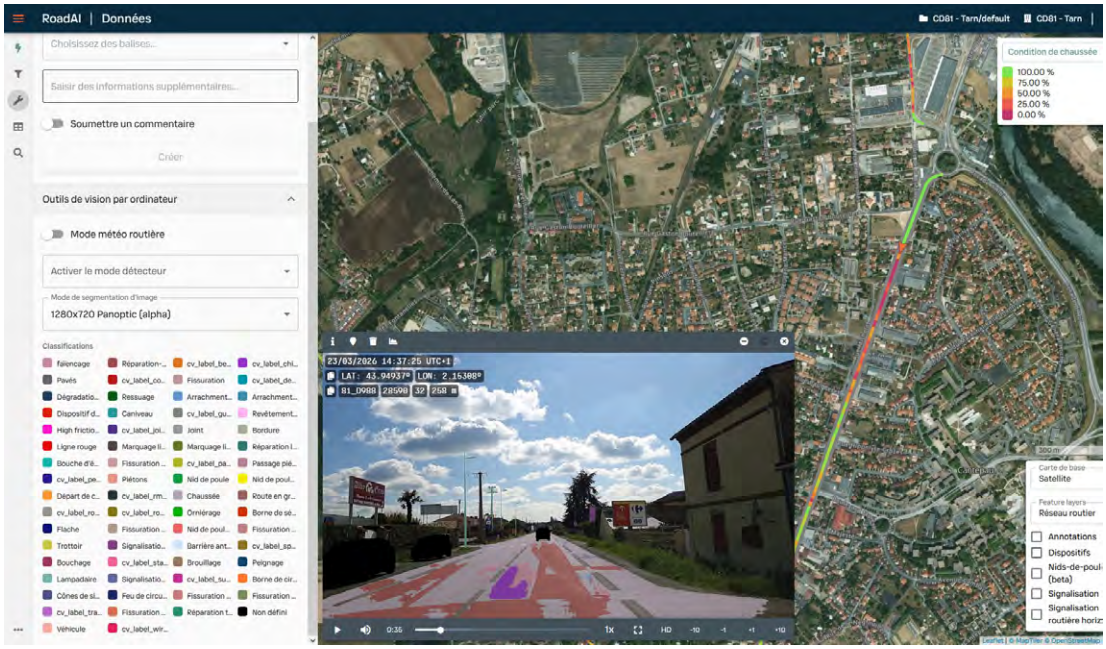
Une stratégie d'entretien fondée sur un relevé précis des dégradations

La gestion des chaussées repose sur une approche structurée, fondée sur l'observation, l'analyse et la priorisation des interventions.

Elle s'appuie sur des campagnes régulières d'auscultation, permettant d'évaluer l'état des couches de roulement et d'identifier les pathologies (fissuration, orniérage, déformations). Ces données alimentent un système de gestion patrimoniale, facilitant la hiérarchisation des besoins.

Le Département s'est doté d'un logiciel de relevé de dégradations par l'Intelligence Artificielle (IA). Ce logiciel permet de relever à grand rendement toutes les dégradations superficielles : fissurations, faïençage, nids de poule...



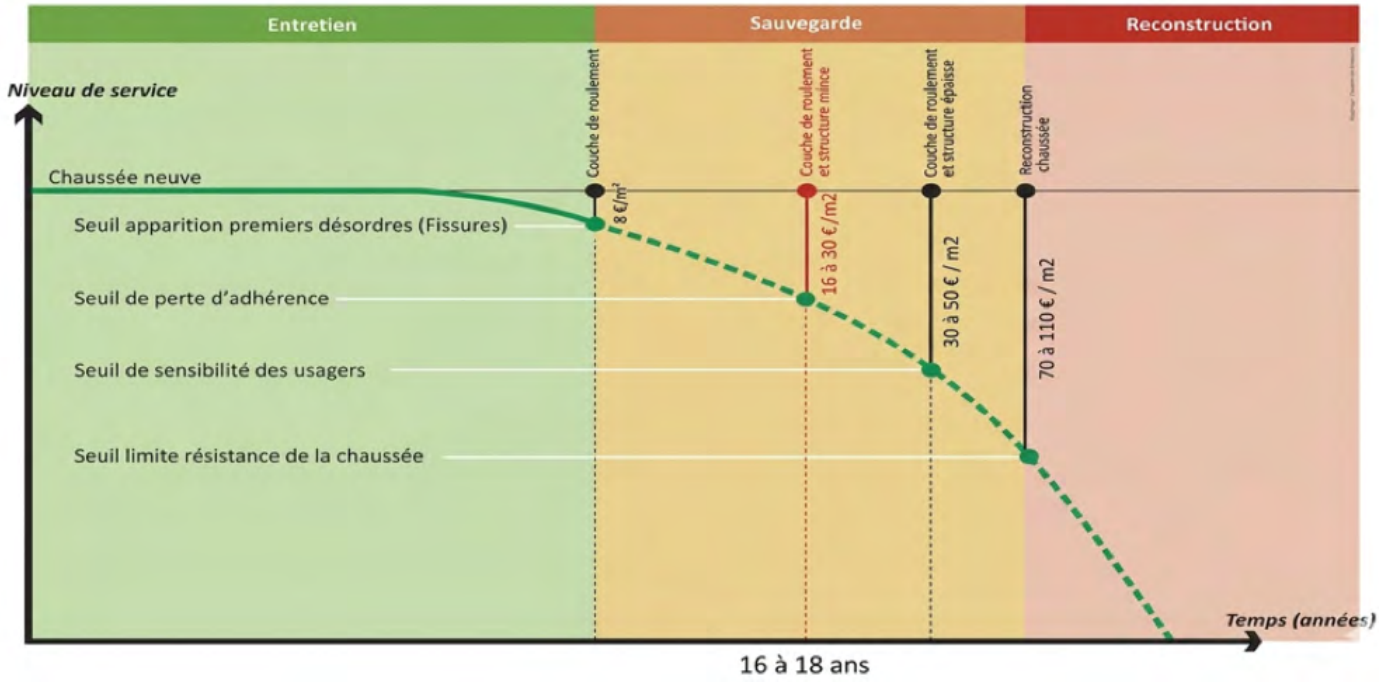


En complément de ces relevés, le Département réalise :

> des mesures d'usure de la structure de chaussée (déflexions),

> des mesures d'adhérence effectuées tous les 4 ans sur les réseaux de catégories A, B et C.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution de l'état des chaussées avec le temps.



Les opérations de renouvellement des couches de roulement doivent être programmées avant d'atteindre le seuil de perte d'adhérence sous peine de ne plus pouvoir garantir la sécurité des usagers.

D'un point de vue économique, la période la plus favorable pour intervenir se situe entre l'apparition des premiers désordres, qui ne sont souvent pas perçus par l'usager, et le seuil de perte d'adhérence. En effet, lorsque les premiers signes de fatigue sont constatés, l'imperméabilité de la couche de roulement n'est plus assurée et l'infiltration de l'eau provoque le vieillissement rapide de la structure. Lorsque les désordres affectent le corps de la chaussée, les travaux de remise en état sont coûteux car ils nécessitent de recourir à du renforcement.



Des modalités d'intervention adaptées à la hiérarchisation du réseau

Les revêtements des chaussées ont pour fonction première d'assurer la sécurité des usagers de la route grâce à leur pouvoir d'adhérence. Ils assurent également l'étanchéité des structures de chaussée et préservent ainsi leurs caractéristiques mécaniques contre les agressions de l'eau. En effet, un défaut d'entretien de la couche de roulement peut conduire à un déficit d'adhérence préjudiciable à la sécurité des usagers et à une détérioration complète du corps de chaussée.

La stratégie privilégie les techniques d'entretien préventif, telles que les enduits superficiels ou les renouvellements de couches de roulement, qui permettent de prolonger la durée de vie des chaussées à moindre coût.
La stratégie d'entretien est différenciée selon les catégories de voies :

- **Liaisons structurantes (catégories A et B) :** Priorité à la durabilité des infrastructures, avec des techniques performantes et une attention particulière aux enjeux de sécurité et d'environnement. Périodicité de renouvellement 16 à 18 ans.
- **Réseau intermédiaire (catégorie C) :** Adaptation des techniques en fonction des niveaux de trafic et des usages. Périodicité de renouvellement 20 ans.
- **Réseau secondaire (catégories D et E)** : Gestion optimisée, avec des interventions ciblées et proportionnées aux enjeux de desserte. Périodicité de renouvellement 22 à 25 ans.



Un investissement financier à préserver

Afin de ne pas dégrader l'état des chaussées, le Département s'engage à maintenir un budget moyen pluriannuel de 13 M€ par an.

Un engagement de

13 M€/AN



Intégrer des enjeux environnementaux et sociaux

La politique d'entretien des chaussées intègre également des objectifs transversaux :

- Réduire l'empreinte environnementale des travaux (matériaux recyclés, techniques moins énergivores),
- Prendre en compte les nuisances sonores. Il conviendra de privilégier la mise en œuvre d'enrobé phonique lorsque cela sera techniquement possible, et si les conditions de sécurité et d'adhérence sont réunies, conformément aux engagements pris dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – 4ème échéance, approuvé par l'Assemblée départementale du 12 décembre 2025,
- Favoriser le retour à l'activité professionnelle des personnes éloignées de l'emploi, par le biais des clauses sociales d'insertion dans les marchés publics,
- Améliorer la coordination avec les collectivités et les concessionnaires afin de préserver le domaine public.

Une stratégie partenariale à renforcer

Enfin, la gestion du réseau suppose une coordination étroite avec les Communes.
Une réflexion pourra être engagée sur l'évolution du périmètre du réseau départemental, afin de concentrer les moyens sur les itinéraires présentant un réel intérêt stratégique.

Sauvegarde des ouvrages d'art

Les ouvrages d'art représentent un patrimoine stratégique et sensible, nécessitant une gestion rigoureuse et spécifique.

Le Département met en œuvre une politique de surveillance régulière, basée sur des inspections périodiques permettant d'évaluer l'état structurel des ouvrages et de détecter les désordres éventuels.

Les objectifs sont de :

- maintenir leur état général,
- garantir la sécurité des usagers,
- prévenir les réparations lourdes ou les reconstructions, aux conséquences économiques importantes.

Les interventions sont hiérarchisées en fonction **du niveau de dégradation, de risque et des enjeux liés à la continuité du réseau.**

Le patrimoine routier du Département du Tarn comprend

1 451

ouvrages d'art

Deux catégories d'ouvrages

Le Département distingue deux catégories :

- **les ponts importants dits non courants** (ouverture ≥ 10 m) : 221 ouvrages,
- **les ponts courants** (ouverture comprise entre 2 m et 10 m) : 1 230 ouvrages.

L'ensemble de ces ouvrages représente une surface de tabliers d'environ **157 716 m²**.



Pont sur le Viau

Connaissance et suivi du patrimoine

Depuis 1990, la Direction des Routes a mis en place une procédure de surveillance régulière de ces ponts avec la réalisation d'inspections périodiques.

Les ponts courants font l'objet de visites réalisées en régie tandis que des inspections détaillées confiées à des bureaux d'étude spécialisés sont réalisées sur les ponts importants.

Ces visites permettent de connaître l'état des ouvrages d'art, de suivre leur évolution et de les classer selon leur état **(bon, moyen, mauvais, très mauvais)**.

Programmation des réparations

Par principe, tout pont en mauvais ou très mauvais état doit être réparé afin d'assurer la sécurité des usagers. La priorisation des interventions repose sur la combinaison de l'état de l'ouvrage et de son niveau de service.

Le niveau de service est évalué en fonction **de sa localisation sur le réseau routier, son impact sur l'économie et / ou sur l'activité socio-économique, et l'importance patrimoniale.**

Le Département dispose ainsi d'une programmation pluriannuelle des réparations des ponts importants, régulièrement actualisée en fonction du résultat des inspections.



Pont de Rabastens

Etat des ponts non courants

69 ouvrages des 221constituent une priorité d'intervention.

Le coût de réparation complète de ces ouvrages peut atteindre ou dépasser un million d'euros par ouvrage.

Dans ce contexte, la priorité reste donnée aux ouvrages en très mauvais état sur le réseau principal mais un effort doit être maintenu pour les grands ouvrages du réseau secondaire.

Chaque année, un de ces ouvrages pourra faire l'objet d'une tranche de travaux de sauvegarde, notamment par la reprise des étanchéités, afin de ralentir la dégradation des maçonneries et de différer les réparations lourdes.



Pont de Villeneuve dans la vallée du Tarn

Etat des ponts courants

108 ouvrages constituent une priorité d'intervention.

Objectifs et stratégie financière

Le budget actuel (environ 2,5 M€) permet de stabiliser le nombre d'ouvrages en très mauvais état, qui constitue la priorité. Cependant, le nombre de ponts en mauvais état est important comparativement aux autres départements, selon le rapport de l'Observatoire National de la Route, et a tendance à évoluer défavorablement.

Dans les années à venir, un effort financier sera nécessaire pour éviter une dégradation progressive du patrimoine.

Un effort financier sur les ouvrages à hauteur de

3 M€/AN

(en moyenne pluriannuelle)

Objectifs

2026

2035

- **poursuivre la rénovation des ouvrages en très mauvais état et réduire le nombre d'ouvrages en mauvais état sur le réseau principal.**
- **réaliser chaque année une opération de sauvegarde sur un grand ouvrage du réseau secondaire.**

Les tunnels

La réglementation issue de la loi n°2002-3 et du décret n°2005-701 encadre la sécurité des ouvrages présentant des risques particuliers. Sont concernés les tunnels de plus de 300 mètres.

Le réseau départemental du Tarn comprend **7 tunnels,** dont **2 présentent des risques particuliers** en raison de leur longueur, de leur géométrie et de leur équipement.

Le réseau départemental du Tarn comprend

7

tunnels



Tunnel de Bellegarde-Marsal

Cadre règlementaire et sécurité

Le Code de la Voirie prévoit que le représentant de l'Etat peut prescrire l'établissement d'un diagnostic.

Au vu du diagnostic, le représentant de l'Etat délivre une autorisation d'exploiter assortie le cas échéant de prescriptions particulières ou, en cas de danger immédiat, ordonne la fermeture de l'ouvrage public.

Situation des tunnels de la RD 172

Deux tunnels ont une longueur de plus de 300 mètres :

- le tunnel de **Maillebroc** (387 m),
- le tunnel de **Puech Mergou** (965 m).

Une étude de sécurité a été engagée, estimant les travaux nécessaires à **environ 9 M€** (base 2022). Face à ces coûts, le Département étudie :

- une utilisation limitée du tunnel de Puech Mergou aux mobilités actives,
- une circulation alternée dans le tunnel de Maillebroc afin de de baisser le niveau de risque et de réinterroger le niveau d'équipement nécessaire.

Exercices de sécurité

Le Code de la Voirie Routière prévoit la réalisation d'exercices de sécurité annuels dans les tunnels de plus de 300 m. Leur organisation, qui relève de la compétence conjointe du maître d'ouvrage et des services de secours, sera périodiquement mise en œuvre, à l'image des exercices déjà réalisés.

Les murs de soutènement

Le patrimoine comprend 1 084 murs correspondant à 75 km et une surface estimée à 226 500 m².

Stratégie de gestion

L'objectif est de passer d'une logique curative coûteuse à une logique préventive plus efficace.

Les murs seront visités, inspectés, et classés de 1 (bon état) à 4 (très mauvais état), sur le modèle des ouvrages d'art.

Organisation et moyens :

- Inspection en régie pour les murs accessibles (30 jours/an)
- Inspection spécialisée pour les ouvrages complexes (50 000 €/an)

Les interventions seront priorisées selon les enjeux de sécurité, la localisation, et l'état de dégradation dans le cadre d'une programmation pluriannuelle d'investissement.

Le coût annuel moyen est estimé à

500 000 €



Mur de soutennement - RD 81 Commune de Viane

Les évènements exceptionnels

Les événements exceptionnels correspondent à des désordres imprévisibles du domaine routier : éboulements, glissements de terrain.

Ils font l'objet d'investigations spécifiques, d'études géotechniques, et d'une programmation adaptée.

Les priorités d'intervention sont définies selon les enjeux de **sécurité, l'impact sur la circulation, la catégorie de la route, et l'évolution du phénomène.**

Ces événements tendent à se multiplier, en lien avec le changement climatique, a fortiori dans un département comme celui du Tarn particulièrement exposé au phénomène de retrait-gonflement des argiles, et la vétusté des ouvrages.

Le coût annuel moyen est estimé à

500 000 €



Dégat tempête Nils fevrier 2026 - RD 4 Lombers

Matériel et flotte

Un outil opérationnel au service des missions du Département

Le matériel et la flotte de véhicules constituent un levier indispensable à la mise en œuvre des missions d'entretien, d'exploitation et de sécurisation du réseau routier départemental. Ils conditionnent directement la capacité d'intervention des services, tant en terme de réactivité que de qualité de service rendu aux usagers.

À ce titre, leur gestion, leur renouvellement et leur adaptation aux évolutions techniques et réglementaires s'inscrivent pleinement dans les objectifs de la politique routière départementale.



Le Département a investi dans des porte-outils

Un parc conséquent confronté au vieillissement

La Direction des Routes a la responsabilité de l'entretien et du renouvellement de l'ensemble de la flotte des services du Département du Tarn, composée d'environ 550 véhicules ou engins.

Pour la propre activité de ses services « routiers » et de ses 2 ateliers « mécaniques », la Direction des Routes s'appuie sur un parc de matériel composé d'environ 400 véhicules et engins motorisés.

Avec un budget annuel de 1 M€ depuis 2008, il a été fait le constat d'un âge moyen élevé de la flotte avec pour conséquence une augmentation continue des dépenses de fonctionnement (entretien, réparations, mises en conformité), une disponibilité opérationnelle dégradée de certains matériels et l'impossibilité de satisfaire aux exigences règlementaires, notamment en matière environnementale.

C'est ainsi qu'un programme pluriannuel d'investissement 2024 / 2028 a été adopté avec un montant moyen annuel de 2 750 000 € réparti de la manière suivante :

> 2 300 000 € consacrés au renouvellement de la flotte de matériel existante,

> 450 000 € affectés à la modernisation des moyens d'intervention.

Une évolution nécessaire des critères de renouvellement

Le Département fait évoluer sa politique de renouvellement du matériel en définissant des critères actualisés, fondés sur une approche technico-économique.

Ils permettent d'objectiver les décisions de renouvellement et d'assurer une gestion plus efficiente du parc, tout en tenant compte des contraintes budgétaires plus importantes aujourd'hui.

Compte tenu de ces éléments, il est ainsi proposé que les futurs programmes de renouvellement de la flotte soient établis, hors cas particuliers (véhicule économiquement irréparable suite à accident, vol…), selon les critères de vétusté ci-après :

- VL (Véhicules de liaison) : 15 ans ou 200 000 km (1)
- VUL (Fourgonnettes) : 15 ans ou 200 000 km (1)
- Fourgons tôlés et plateau (< 3,5 T) : 15 ans ou 225 000 km (1)
- Camions : 15 ans ou 300 000 km (1)
- Camions ou engins spécifiques : 20 ans ou 300 000 km (2)
- Tracteurs « épareuses » : 8 ans ou 10 000 heures (2)
- Tracteurs « chargeur », tracto-pelles et pelles : 20 ans ou 10 000 heures (2)

(1) Pour les véhicules atteignant 15 ans avec un kilométrage ou horométrage inférieur au seuil de renouvellement, l'opportunité de renouvellement est examinée au cas par cas en fonction de l'état du véhicule.

(2) Pour les tracteurs, camions et engins spécifiques : compte tenu de la spécificité de ce matériel ou de sa plus faible utilisation, le renouvellement est examiné au cas par cas en fonction de sa vétusté.



Une intégration des enjeux environnementaux et réglementaires

Dans la limite de ses moyens financiers, la gestion de la flotte s'inscrit dans le respect des obligations fixées par la Loi d'Orientation des Mobilités et le Code de l'environnement, notamment en matière d'acquisition de véhicules à faibles ou très faibles émissions.

À ce titre, le Département s'engage à intégrer chaque année une part de véhicules légers répondant à ces exigences, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

Afin de répondre aux besoins identifiés, il est proposé de poursuivre l'effort de renouvellement entrepris en 2024 en maintenant un niveau d'investissement à hauteur de 2,8 M€ par an.

Le coût annuel moyen est estimé à

2,8 M€/AN

Programmation pluriannuelle et optimisation des moyens

La politique de préservation du patrimoine routier fait l'objet d'une programmation pluriannuelle des investissements, permettant de planifier les interventions et d'assurer une meilleure visibilité budgétaire. Elle est élaborée et actualisée dans le cadre d'une concertation régulière des autres concessionnaires de réseaux, les Communes et les Communautés de Communes.

Cette programmation intègre l'ensemble des composantes du patrimoine (chaussées, ouvrages d'art, équipements) et s'appuie sur des priorités clairement définies.

Elle permet également d'optimiser les moyens, en favorisant :

> la mutualisation des interventions,

> la planification coordonnée des travaux,

> la recherche d'économies d'échelle.

Dans ce cadre, le Département aura un recours accru à l'enduit superficiel dès que les conditions techniques seront réunies. Il veille à développer des pratiques innovantes, notamment en matière de matériaux et de techniques d'entretien, afin d'améliorer l'efficacité des interventions, optimiser les coûts et de réduire leur impact environnemental.

Un Document d'Organisation sur la Sauvegarde du Patrimoine (DOSP) précisera l'ensemble des modalités organisationnelles à destination des services.



CE QU'IL FAUT RETENIR

La préservation du patrimoine routier constitue l'un des piliers essentiels de la politique départementale. Elle engage directement la responsabilité du Département, seule collectivité compétente pour assurer l'entretien et la pérennité du réseau, et conditionne à la fois la sécurité des usagers, la continuité des déplacements et l'attractivité du territoire.

Le diagnostic mené ces dernières années met en évidence un patrimoine important – 4 209 km de routes, plus de 1 400 ouvrages d'art, plus de 1 000 murs de soutènement, 7 tunnels – dont la gestion exige une organisation rigoureuse, des outils d'observation modernisés et une programmation pluriannuelle robuste. Les avancées réalisées, notamment l'usage de l'intelligence artificielle pour l'inventaire des dégradations ou la structuration méthodique des inspections d'ouvrages, témoignent de la capacité du Département à moderniser son approche.

Toutefois, l'analyse objective de l'état des chaussées et des ouvrages d'art rappelle le défi à relever. Les investissements des dernières années ont privilégié le désenclavement du département. Il faut optimiser notre réseau. **La sauvegarde du patrimoine doit devenir une priorité financière majeure** pour des enjeux de sécurité, de continuité du service public et de préservation d'un capital structurant pour le territoire.

C'est pourquoi, à partir de 2027, le Département engagera un effort financier, inscrit dans sa nouvelle politique routière 2026-2035, afin d'améliorer l'état du réseau et de prévenir les coûts futurs liés aux réparations lourdes. Cette stratégie reposera sur une approche préventive renforcée, l'optimisation des techniques d'entretien, une meilleure hiérarchisation des interventions et la recherche de solutions plus durables et moins impactantes pour l'environnement.

La sauvegarde du patrimoine routier devra également s'appuyer sur une dynamique partenariale renouvelée, afin d'optimiser les moyens engagés et d'assurer une gestion cohérente du domaine public routier. Elle intégrera enfin des objectifs transversaux, notamment environnementaux, sociaux et économiques, afin de répondre aux attentes actuelles et futures des usagers.

En renforçant cette politique structurante, le Département du Tarn confirme son ambition : garantir un réseau sûr, fiable et durable, préserver la valeur de son patrimoine routier et assurer, pour les dix prochaines années, un cadre d'intervention responsable, anticipé et soutenable financièrement. Cette stratégie est indispensable pour améliorer la qualité du service rendu aux Tarnais et accompagner les transformations du territoire.



AXE 2
SÉCURISER ET MODERNISER LE RÉSEAU



Principes généraux

La sécurité des usagers constitue une priorité majeure de la politique routière départementale. Au-delà de la simple conformité réglementaire, il s'agit d'inscrire une démarche globale visant à réduire durablement l'accidentalité et à améliorer les conditions de circulation sur l'ensemble du réseau.

Dans le département du Tarn, cette ambition s'inscrit dans une logique de co-responsabilité entre l'aménagement des infrastructures, les comportements des usagers et les politiques publiques en matière de sécurité routière.

La modernisation du réseau accompagne cette exigence de sécurité. Elle vise à adapter les infrastructures aux évolutions des usages, à renforcer leur lisibilité et à améliorer le confort de circulation.

Bilan financier départemental 2015-2025

Sur cette période de 10 ans, 84,4 millions d'euros ont été consacrés à la modernisation du réseau routier et à la sauvegarde des chaussées et des ouvrages d'art.

Le montant se repartit de la façon suivante :

Modernisation du réseau :	79,5 M€
Aires de covoiturage :	1,9 M€
Etudes :	3,0 M€
Total	**84,4 M€**

Cette dynamique traduit la volonté du Département de garantir un réseau sûr, fonctionnel et durable.

Une montée en puissance marquée dès 2019

Dès 2019, les investissements ont nettement augmenté, avec des opérations structurantes sur les axes majeurs :

RD 612
(Albi – Castres)

29,8 M€
investis

Programme d'aménagement comprenant :
- création de créneaux de dépassement,
- sécurisation de carrefours,
- rénovation de chaussées.

RD 964
(Gaillac – Graulhet)

14,1 M€
investis

Recalibrage et modernisation de l'itinéraire.





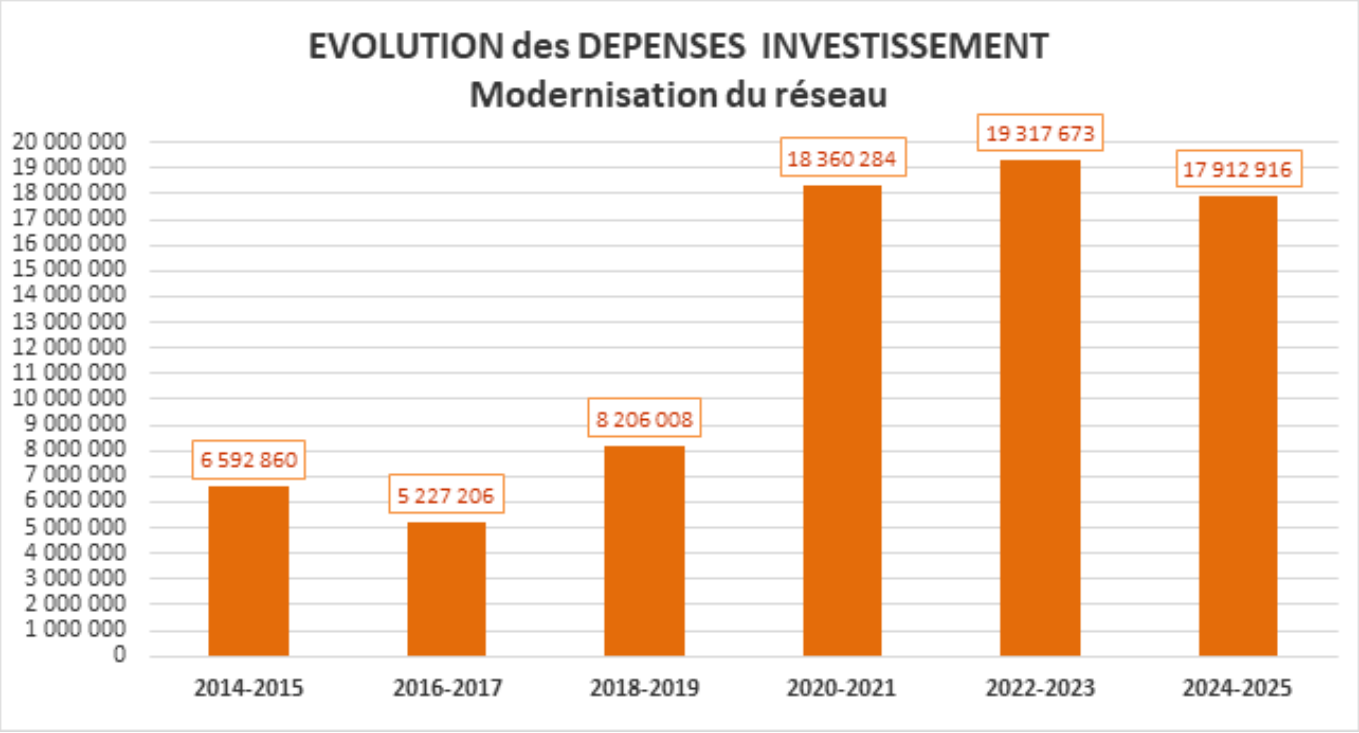
Développement d'un réseau d'aires de covoiturage

Afin de favoriser les mobilités alternatives, un **PPI 2024-2026** a été voté en 2023.

Le volontarisme a permis d'aménager de nombreuses aires, notamment :

> **RD 612 :** Bancus, Mousquette, Peyregoux, Saint-Germier, Puech Auriol, Laboulbène, Sauveterre
> **RD 53 :** Tanus
> **RD 607 :** Peyronnenc
> **RD 85 :** Cahuzac
> **RD 999 :** Miolles

Ces aménagements accompagnent la transition écologique (réduction du CO), les évolutions sociétales (coût de la mobilité, télétravail), et l'essor des déplacements doux comme le vélo à assistance électrique.





Modernisation et sécurisation du réseau

La modernisation adapte les routes aux standards actuels de sécurité et de confort :

- amélioration des géométries et des profils en travers,
- création de sections à 3 voies pour sécuriser les dépassements,
- aménagements de carrefours (giratoires, tourne à gauche sécurisés),
- interventions co-construites avec les Communes et partenaires locaux.

Une démarche fondée sur la connaissance du réseau

Le Département s'appuie sur un dispositif complet d'analyse et de suivi du trafic :

- 58 stations de comptage permanentes sur les axes structurants,
- environ 350 comptages tournants sur le réseau secondaire,
- une centaine de relevés ponctuels par an pour répondre aux besoins des Communes ou des études spécifiques.

Ces données permettent d'ajuster finement les choix d'aménagement.

Des diagnostics de sécurité pour anticiper et agir

Le Département réalise également des diagnostics d'itinéraires, notamment sur les axes susceptibles d'être impactés par des hausses de trafic.

Ces diagnostics, appelés à être développés dans une programmation pluriannuelle, permettent :

- d'identifier les points sensibles,
- de définir des actions d'amélioration,
- de programmer les interventions dans les opérations d'entretien ou les projets spécifiques.

Un nouveau cadrage des projets routiers

Le Département modernise en profondeur sa manière de piloter les projets routiers afin de répondre à un contexte marqué par la complexification technique, réglementaire et sociétale.

L'objectif général est de maîtriser les délais, les coûts et la qualité, tout en garantissant la soutenabilité et la lisibilité des projets.

Un pilotage fondé sur le mode projet

Le Département choisit d'aborder chaque opération routière comme un projet complet, dès les premières réflexions jusqu'à la mise en service.

Cette approche permet :

- d'anticiper et de suivre l'ensemble des enjeux (techniques, financiers, temporels, règlementaires, environnementaux, de communication),
- de donner une vision claire de l'avancement pour les élus comme pour la population.

Une gouvernance décisionnelle progressive et formalisée

Les projets s'organisent autour d'un parcours décisionnel clair, jalonné d'étapes clés validées par le maître d'ouvrage. Ces jalons permettent :

- de décider en toute transparence de la poursuite ou non du projet,
- de confirmer les choix d'aménagement,
- de sécuriser les engagements financiers, et de mieux anticiper les risques.

Cette structuration vise à éviter les remises en cause tardives et à garantir la bonne utilisation des fonds publics.


© Freepik - Magnific.com

Une anticipation renforcée des enjeux réglementaires et de concertation

Les contraintes réglementaires – notamment environnementales – sont devenues un élément déterminant du calendrier. Le Département renforce donc :

- l'anticipation de ces contraintes dès l'initialisation des études,
- l'intégration des enjeux environnementaux dans les choix d'aménagement,
- la concertation avec les habitants, les Communes et les acteurs locaux.

Objectifs | **sécuriser les projets, améliorer leur acceptabilité, et réduire les risques de contentieux.**



Une optimisation de l'allocation des ressources au service des projets

Dans un contexte de tension budgétaire, le Département améliore la lisibilité du coût complet des opérations en valorisant la **maîtrise d'œuvre interne**. Cela permet :

- de mieux rattacher les moyens humains et techniques aux opérations,
- d'optimiser l'effort financier consacré aux projets réellement engagés,
- d'accroître la capacité d'investissement à budget constant.

Cette démarche améliore la transparence et le pilotage du PPI.

Une conception qui concilie exigences nationales et réalités locales

Le Département s'inscrit dans un cadre national exigeant en matière de sécurité, de performance, de coûts et d'environnement. Mais il affirme aussi une exigence d'adaptation aux spécificités locales :

- particularités des itinéraires et des trafics,
- caractéristiques des territoires,
- enjeux d'intégration environnementale.

Il s'agit de garantir des aménagements **cohérents, proportionnés et efficaces**, sans standardisation excessive ni disparités entre secteurs.



CE QU'IL FAUT RETENIR

Les investissements réalisés ces dernières années ont été conséquents, notamment à partir de 2019, avec des opérations importantes pour désenclaver le département et avec la création d'aires de covoiturage. Ces actions ont largement contribué à améliorer la qualité du réseau et à répondre aux attentes croissantes des usagers en matière de mobilité et de sécurité.

Le Département du Tarn engage une transformation profonde de sa politique routière, articulant à la fois la modernisation des infrastructures et l'évolution du pilotage des projets. Cette démarche, inscrite dans un contexte règlementaire, environnemental et sociétal en évolution, permet de répondre aux enjeux de sécurité, de fluidité et d'adaptation du réseau aux nouveaux usages.

Parallèlement, le Département modernise son cadre d'intervention : pilotage en mode projet, gouvernance décisionnelle clarifiée, anticipation accrue des obligations réglementaires, renforcement des compétences internes. Ces évolutions garantissent une meilleure maîtrise des délais, des coûts et des risques, tout en améliorant la lisibilité et la robustesse des opérations.

Cependant, les années à venir imposent une adaptation de la stratégie d'investissement. Compte tenu des contraintes budgétaires et des besoins d'entretien, le Département va **mesurer les dépenses dédiées à la modernisation du réseau**, afin de renforcer davantage ses moyens sur **la sauvegarde du patrimoine routier existant**, en particulier la rénovation des chaussées.

Ainsi, la politique routière départementale reposera désormais sur un équilibre renouvelé :

> **maintenir un réseau performant et sûr**, grâce à une politique d'entretien renforcée et programmée

> **poursuivre une modernisation ciblée et proportionnée**, concentrée sur les besoins prioritaires et les axes stratégiques

> **appuyer cette stratégie sur un pilotage modernisé**, garant d'une utilisation maîtrisée et efficace des ressources publiques.

Ce positionnement permettra au Département du Tarn de préserver durablement la valeur de son patrimoine routier, d'assurer des conditions de déplacement fiables et sûres, et de continuer à accompagner l'attractivité et la cohésion du territoire.

AXE 3

ADAPTER LE RÉSEAU AUX TRANSITIONS



La politique routière départementale s'inscrit dans un contexte de transformations profondes, marqué par la transition écologique, l'évolution des mobilités, le changement climatique et l'essor du numérique.

Pour le Département du Tarn, adapter le réseau routier à ces mutations est indispensable pour garantir la pérennité des infrastructures, améliorer les services rendus aux usagers et moderniser les modes de gestion.

Cet axe vise à concilier plusieurs objectifs structurants :

> réduire l'impact environnemental des infrastructures,
> accompagner le développement des mobilités actives et partagées,
> renforcer la résilience du réseau face aux aléas climatiques,
> moderniser les outils numériques et la gestion patrimoniale,
> anticiper les évolutions technologiques et comportementales.

Développement des mobilités actives

Le Département du Tarn accompagne de manière volontariste le développement des mobilités actives, en particulier la marche et le vélo. Cette ambition s'appuie sur un patrimoine unique d'anciennes voies ferrées transformées en voies vertes, dont certaines possèdent une reconnaissance internationale, à l'image du chemin des Droits de l'Homme, lauréat du *European Greenways Award en 2007*.

Ce volontarisme s'illustre notamment dans le portage de cette politique en transversalité au sein de l'organisation départementale. Très attendue des Tarnaises et des Tarnais, surtout en cette période de renchérissement des coûts de l'énergie, elle s'inscrit au service d'un territoire connu et reconnu pour ses qualités paysagères et environnementales. A ce titre, ce programme, porté par la Direction de l'Eau et de l'Environnement, s'articule parfaitement avec les objectifs de dessertes alternatives et de multi-mobilité dont l'épine dorsale est le réseau routier.

Le Plan Tarn Vélo : un programme structurant pour le territoire

Par délibérations des **3 juillet 2020** et **22 mars 2022**, le Département a adopté le **Plan Tarn Vélo** sur la période 2020–2027.

Ce plan vise à :

> développer un réseau cyclable continu et connecté aux agglomérations,
> soutenir les territoires dans leurs propres politiques cyclables,
> intégrer les mobilités actives dans une démarche multimodale (aires de covoiturage, pôles d'échanges),
> promouvoir le tourisme à vélo et les loisirs de pleine nature,
> encourager l'activité physique et le bien-être.

Une nouvelle programmation 2025–2030 sera soumise à l'Assemblée départementale afin de poursuivre cette dynamique.





Voie verte entre Castres et Lautrec

Une mise en œuvre concrète et partenariale

Le Plan Tarn Vélo s'appuie sur :

- des études de maîtrise d'œuvre et des procédures réglementaires pour les grands itinéraires (vallée du Cérou, faisceau du Lauragais, axe Briatexte–Graulhet, sentier du Petit Train, vallée du Tarn),
- une concertation active avec Communes, EPCI, riverains, associations et acteurs économiques,
- une coopération avec Tarn Attractivité pour structurer une offre de cyclotourisme de qualité, avec 10 itinéraires opérationnels dès 2026.
- le soutien du Département aux territoires via près de 1 M€ par an d'aides destinées aux agglomérations et Communautés de communes pour le développement des mobilités actives du quotidien.

Un entretien renforcé des voies vertes

Chaque année, environ 235 000 € sont consacrés à l'entretien des 100 km de voies vertes :

- fauchage, élagage, nettoyage,
- réparation après intempéries,
- régularisations foncières (Passa Païs, chemin des Droits de l'Homme),
- appui aux autres services départementaux pour des aménagements spécifiques (Espaces Naturels Sensibles, Forêt départementale).

Transition écologique et réduction de l'empreinte carbone

Le Département intègre pleinement les objectifs de transition écologique à sa politique routière. Les actions engagées visent notamment à :

- **réduire l'empreinte carbone des chantiers routiers,** grâce à l'utilisation de matériaux recyclés, à l'optimisation des transports, et au recours à des techniques moins énergivores ;
- **favoriser l'innovation,** avec l'expérimentation de nouveaux matériaux, de revêtements phoniques, ou de dispositifs de sécurité innovants ;
- **prendre en compte les milieux naturels**, via des études d'impact complètes (SCoT, trames vertes et bleues, zones humides, biodiversité) et l'application systématique de la séquence « éviter – réduire – compenser » ;
- **répondre aux Objectifs de Développement Durable**, notamment :
  - accessibilité et sécurité routière,
  - promotion des mobilités durables,
  - réduction des déchets,
  - lutte contre les espèces invasives,
  - limitation de l'usage des fondants routiers en viabilité hivernale.

Le Département mobilise également des outils numériques avancés :

- **SEVETP** et **écocomparateurs** pour évaluer les émissions de GES des chantiers,
- **Road AI** pour cartographier les dégradations et surveiller les effets du changement climatique.



Rénovation de la chaussée à Beauvais-sur-Tescou

Transition numérique et modernisation des outils

L'adaptation du réseau départemental passe également par une transformation profonde des outils numériques utilisés pour sa gestion. La Direction des Routes s'engage dans une démarche de modernisation visant à renforcer :

La connaissance du réseau grâce à des données plus fiables, plus complètes et mieux structurées. La généralisation d'outils tels que **Road AI** pour le relevé de dégradations, les SIG avancés ou les systèmes de cartographie dynamique permet une vision en temps réel de l'état des infrastructures.

La modernisation des pratiques internes avec un **renouvellement complet du parc logiciel**, comprenant :

- le remplacement des outils obsolètes,
- l'acquisition de systèmes plus performants de suivi d'exploitation, de gestion patrimoniale,
- l'amélioration des logiciels de programmation et de suivi d'activité, de gestion du domaine public,
- la dématérialisation progressive des procédures.

L'information des usagers grâce à une diffusion modernisée des données de circulation, des travaux et des restrictions, en lien avec les services de l'État, les gestionnaires de réseaux et les plateformes régionales.

Cette transition numérique constitue un enjeu essentiel pour disposer d'un réseau mieux surveillé, mieux entretenu et mieux géré, gage d'efficacité et de performance pour les années à venir.

Adaptation au changement climatique



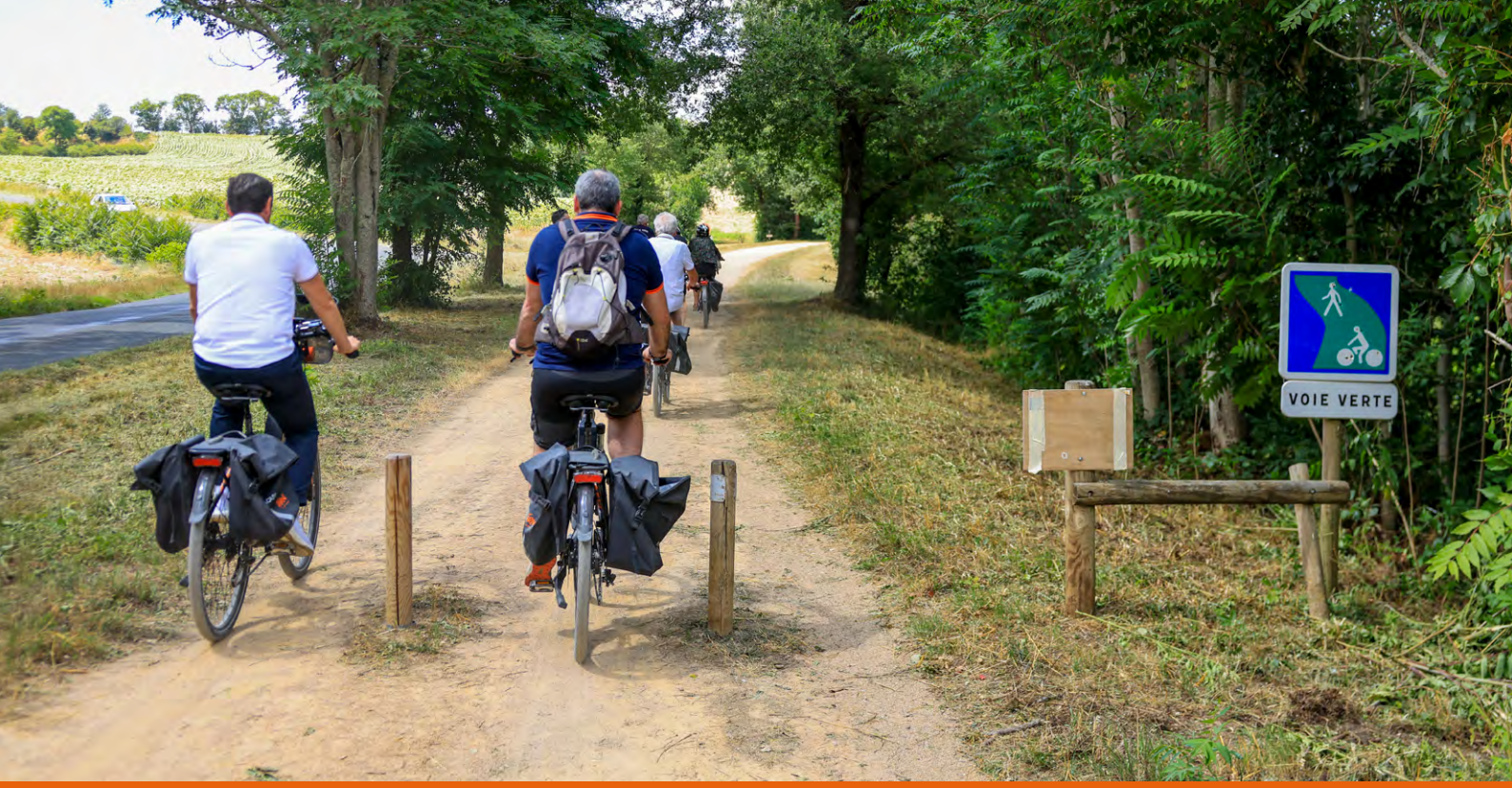


Le Tarn est particulièrement exposé au retrait-gonflement des argiles, aux glissements de terrain, aux crues rapides et aux épisodes de chaleur intense.

Le Département renforce la résilience du réseau par :

- l'amélioration de l'assainissement et de la gestion des eaux pluviales,
- l'adaptation des matériaux et des structures aux nouvelles contraintes thermiques,
- la surveillance accrue des secteurs sensibles,
- des travaux ciblés de stabilisation préventive,
- l'adaptation des programmations aux aléas climatiques.

Cette politique vise à limiter les coûts futurs, préserver la continuité de service et protéger les usagers.



CE QU'IL FAUT RETENIR

Face aux transformations écologiques, climatiques, numériques et sociales, le Département du Tarn engage son réseau routier dans une trajectoire d'adaptation ambitieuse, structurée et durable. Cet axe traduit une volonté stratégique forte : préparer les infrastructures et les modes de gestion aux enjeux de demain, tout en répondant aux besoins actuels des Tarnais.

Cette démarche s'appuie sur des actions concrètes et structurantes :

- le déploiement du **Plan Tarn Vélo**, véritable colonne vertébrale des mobilités actives,
- l'intégration de la **transition écologique** dans toutes les étapes de la conception et de l'entretien des routes,
- la montée en puissance des solutions **bas carbone**, des pratiques sobres et des procédés innovants,
- l'adaptation du réseau aux **effets du changement climatique**, particulièrement sensibles dans le Tarn,
- la **modernisation numérique** de la Direction des Routes, avec le renouvellement complet des logiciels, l'acquisition d'outils d'analyse avancés et la structuration des données patrimoniales.

Cette transition numérique est un levier essentiel : elle permet d'améliorer la connaissance du réseau, de renforcer la capacité à anticiper les risques, d'optimiser la programmation des travaux, d'améliorer l'information aux usagers et de moderniser la gestion quotidienne du domaine routier. Elle conditionne l'efficacité de la politique routière des prochaines années.

Ainsi, en intégrant les dimensions environnementales, climatiques, énergétiques et numériques, le Département construit un réseau routier moderne, résilient, attractif et tourné vers l'avenir. Il se positionne comme un acteur moteur des transitions territoriales et garantit un service public de la mobilité performant pour les générations présentes et futures.



4. PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2026-2035

Les opérations inscrites au Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2021-2030, voté en 2021 et au PPI Complémentaire approuvé en 2022, dédié au développement du réseau routier du Sud du Tarn et à l'amélioration des connexions avec l'autoroute A69, sont maintenues.

Compte tenu des contraintes budgétaires pesant sur la collectivité sur la période 2024-2025, ces programmes font l'objet d'une reprogrammation sur la période 2026-2035, avec une actualisation des coûts.

4.1 Exécution des PPI 2021-2030 au 31 décembre 2025

Au 31 décembre 2025, l'état d'avancement des opérations inscrites aux PPI se présente comme suit :

Des opérations qui désenclavent le département

> RD612 (Albi–Castres)
Réalmont – Vénès : créneau de dépassement (2021)
Puygouzon – RD121 : réfection de chaussée (2022)
Aménagements qualitatifs (2024)

> RD999 (Gaillac – Tarn-et-Garonne / Albi – Aveyron)
Créneau de dépassement à Lisle-sur-Tarn (2024)
Rectification de virages à Miolles (2024)

> RD118 (Mazamet – Hérault)
Carrefour de Labrespy (2022)

23,3 M€ réalisés

Des opérations qui améliorent la sécurité et la connexion entre les pôles urbains du département

> RD 964 (Gaillac – Graulhet)

> RD 18 (Gaillac)

> RD 41 (Lombers)

> RD 607 (col de Peyronnenc)

> l'aménagement de plusieurs carrefours
notamment sur les communes de Vialavert, Broze, Lagrave et Labastide-de-Lévis.

16,5 M€ réalisés

Des opérations qui préservent les ouvrages d'art

Grands ouvrages d'art

> Pont de Brens (RD964)
> Pont de Hauterive (RD60)
> Pont Saint-Michel (RD87)
> Pont de Lisle-sur-Tarn (RD14)
> Pont de Viterbe (RD149)
> Pont de Rabastens (RD12)
> Pont de Saint-Lieux-lès-Lavaur (RD38)
> Pont du Viau (RD162)
> Tunnels RD172 (Bellegarde–Marsal)

17 M€
réalisés

Petits ouvrages d'art et soutènements

> Sécurisation des petits ouvrages d'art
> Renforcement des murs et soutènements

Des interventions pour réparer les dégâts suite à des aléas climatiques :

5 M€
réalisés

Des aires de covoiturage

Pour favoriser l'inter-modalité, le covoiturage et réduire ainsi le trafic sur les routes départementales.

1,5 M€
réalisés

Sur la période 2021-2025
63,3 M€
investis

4.2 Plan Pluriannuel d'Investissement Routier

Le PPI routier 2026-2035 constitue le cadre de référence des investissements du Département du Tarn pour la prochaine décennie. Il prend en compte :

- les fortes tensions sur les recettes des Départements pour les prochaines années,
- les engagements déjà actés dans le PPI 2021-2030, dans le PPI complémentaire de 2022 et dans le PPI spécifique aux aires de covoiturage,
- l'actualisation des coûts et des échéances,
- les besoins identifiés dans le cadre des Axes 1, 2 et 3 de la Politique Routière Départementale,
- les effets structurants de la mise en service de l'A69 programmée fin 2026,
- la nécessité de renforcer les investissements d'entretien et de sauvegarde du patrimoine.

Les opérations d'aménagement routier 2026-2030 inscrites dans le PPI initial sont maintenues, avec une actualisation des coûts liée à l'inflation des matériaux, à l'évolution des normes environnementales et à la prise en compte de l'état actuel du réseau.



Un PPI révisé pour intégrer les nouveaux enjeux territoriaux

L'arrivée de l'A69 : un enjeu stratégique majeur

La mise en service de l'autoroute A69, prévue fin 2026, nécessite un effort d'investissement renforcé sur les axes départementaux assurant la desserte de cet ouvrage.

Le Département priorise notamment :

- la liaison Castres – Mazamet,
- les accès aux échangeurs,
- les aménagements de sécurité sur les voies d'accès à l'A69 : RD 1012, RD 112, RD 84 et les voies connexes.

Une priorité majeure : la rénovation des chaussées

Le diagnostic patrimonial fait apparaître :

- une dégradation progressive du réseau,
- des cycles de renouvellement trop longs,
- la nécessité d'augmenter notre effort en matière d'entretien.

Les enveloppes dédiées à la sauvegarde des chaussées sont donc revues à la hausse pour la période 2026-2035.

Des opérations de modernisation ciblées

Les investissements de modernisation restent concentrés sur :

- les sections accidentogènes,
- les carrefours stratégiques,
- les itinéraires structurants,
- les zones d'échanges avec les territoires voisins.

Un engagement réaffirmé en faveur des mobilités alternatives

Depuis plusieurs années, le Département développe un réseau d'aires de covoiturage pour encourager :

- les mobilités partagées,
- la réduction de l'autosolisme,
- l'intermodalité,
- le report modal vers les mobilités actives (VAE, marche).

Ces aménagements répondent aux enjeux :

- environnementaux (CO, sobriété énergétique),
- sociaux (coût des déplacements, télétravail),
- territoriaux (mobilités du quotidien),
- et d'évolution des usages (essor VAE).

Le PPI adopté en novembre 2023 (2024-2026) prévoit **1M€/an** sur trois ans.

Au 1er janvier 2026, le Département met à disposition 26 aires de covoiturage, réparties sur les principaux axes structurants.

Sur la période 2026-2035, le Département va poursuivre ces aménagements en intégrant des besoins nouveaux liés à l'A69 sur la RD 726 (ex RN126) :

- **RD 631 :** Giroussens, La Ramière
- **RD 926 :** Soual
- **RD 726 :** Maurens-Scopont, Appelle, Montcabrier, Saint-Germain-des-Prés
- **RD 988 :** Rivières
- **RD 612 :** Puygouzon
- **RD 600 :** Villeneuve-sur-Vère, Livers-Cazelles / Cordes-sur-Ciel
- **RD 612 :** Bout-du-Pont-de-l'Arn, Monfta
- **Échangeur RD 1012 – RD 112**
- **Échangeur RD 1012 – RD 126 – A69**
- **RD 83 :** Lautrec

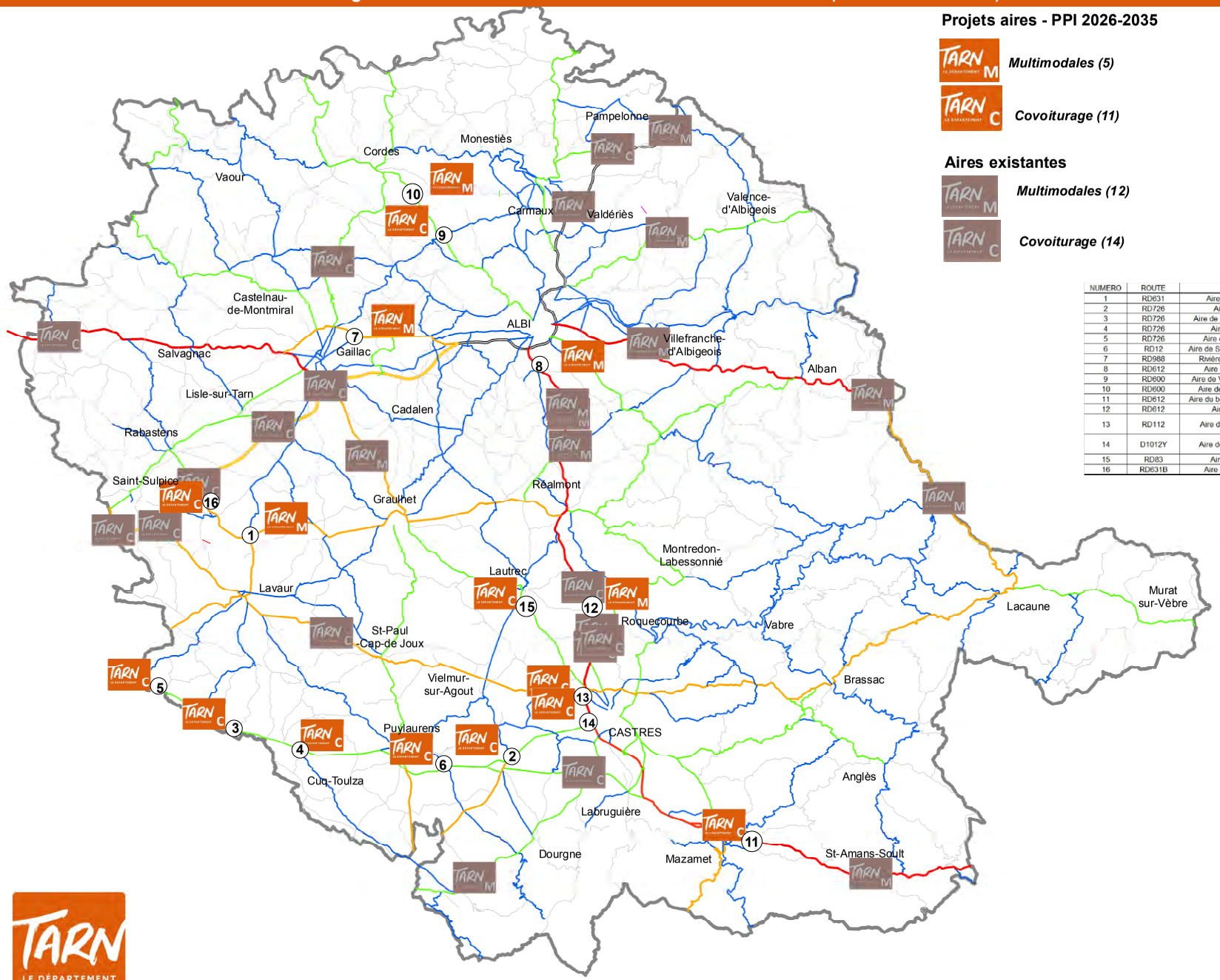
Ces aménagements seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Département, sur des terrains dont il sera propriétaire, mais une partie de l'entretien sera confiée par convention aux Communes ou aux Communautés de Communes : entretien des abris, nettoyage, espaces verts.

Perspective



À terme,
ce sont plus de
40 aires
de covoiturage
qui seront mises
à disposition des Tarnais.

DEPARTEMENT DU TARN - Aires de covoiturage et multimodales - Plan Pluriannuel d'investissement (Période 2026-2035)



NUMERO	ROUTE	NOM	LOCALISATION
1	RD631	Aire de la ramière	RD631 X RD87
2	RD726	Aire de Soual	RD726 X RD926
3	RD726	Aire de Maurens Scopont	RD726 X RD826
4	RD726	Aire de Appelle	RD726 X RD44
5	RD726	Aire de Montcabrier	RD726 XRD39
6	RD12	Aire de St Germain des prés	RD726 X RD12
7	RD988	Rivières chemin toulze	RD988 X RD18
8	RD612	Aire de Puygouzon	RD612 ZA Garban
9	RD600	Aire de Villeneuve sur vère	RD600 X RD3
10	RD600	Aire de Livers Cazelles	RD600 X RD107
11	RD612	Aire du bout du pont de l'arn	RD612 X VC St Exupéry
12	RD612	Aire de Montfa	RD612 X RD30
13	RD112	Aire de Castres D112	Giratoire Bretelle D1012 (RD 1012 X RD 112)
14	D1012Y	Aire de Castres Melou	Giratoire Bretelle D1012 (RD 1012Y X VC St Palais)
15	RD83	Aire de Lautrec	RD83 Lautrec Lengari
16	RD631B	Aire de Giroussens	RD631B X RD38

Département du Tarn (SIR) - Tous droits réservés - Mars 2025

Programmation prévisionnelle des opérations 2026 - 2035

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	Après 2035
Modernisation du réseau principal	**0**	**8,5**	**12**	**7**	**7**	**50**	
RD 999 - Alban - Miolles Aménagements de sécurité		0,5					
RD 1012 - Rénovation Section 2x2 voies		5					
RD 84 - Amélioration de l'itinéraire / accès A69		2			3		
RD 712 - Aménagements de sécurité Labruguière - Saint-Alby		1	9				
RD 112 - De Lavaur vers la Haute-Garonne (Sécurité et chaussées)			3				
RD 87 - Lavaur à Villeneuve-Lès-Lavaur (sécurité et chaussées)				2		2	
RD 612 - Aussillon - Carrefour des Bausses				2			
RD 712 - Déviation de Saint-Alby						12	
RD 612 - Créneau de dépassement Albine						7	
RD 200 - Liaison RD 988 - A 68 (Rivières, Brens, Lagrave)				3		11	
RD 964 - Section carrefour RD 84 au carrefour RD 631A (exclu) - Graulhet					1		
RD 118 - Rectifications Mazamet (Section «Beauséjour» - 1200m)					3		
RD 84 - Contournement de Puylaurens						7	
RD 999 - Créneau de dépassement - Lisle/Tarn						7	
RD 999 - Albi - Alban Aménagements de sécurité						1	
RD 118 - Rectifications Mazamet section «Labrespy-Montagnès»						3	
RD 622 - Voie lente PL - Brassac - Lacaune							X
RD 964 - Carrefour RD 631A (Pont des Voutes)							X
RD 41 x RD 4 - Carrefour (Lombers)							X
RD 607 - Rectifications Montfranc - Lacaune							X
RD 622 - Créneau de dépassement Castres - Brassac							X
RD 600 - Créneau de dépassement Albi - Cordes-Sur-Ciel							X
RD 118 - Rectifications Mazamet (Section «Plô de la Bise - 600m»)							X
RD 84 - Contournement de Blan							X
RD 84 - Contournement de Graulhet							X
Modernisation du réseau secondaire	**0**	**0**	**2**	**2**	**2**	**10**	
Opérations ponctuelles	**1,70**	**2,30**	**2**	**3**	**2**	**10**	
RD 612 - Giratoire Saint-Exupéry (Bout-du-pont-de-l'Arn)	1,7						
RD 49 - Carrefour RD 47 Labastide-Saint-Georges			0,2				
RD 84 - Carrefour RD 44 (carrefour de la Vierge) - Palleville		0,5					
RD 999 x RD 74 - La Suque				0,5			
RD 988 x RD 999 x RD 968 - Giratoire Taillefer		1,5					
RD 622 - Lempaut - mise en conformité tourne-à-gauche RD12			0,2				
RD 999 x RD 127 - Curvalle - voie d'évitement par la droite		0,3					
RD 622 - Giratoire SIAT			1,6				
RD 999 x RD 74 - La Suque				0,5			
RD 622 - Lit d'arrêt d'urgence - Castres/Burlats				1			
RD 631 - Carrefour de l'Europe (Graulhet)				0,5	0,5	2	
Modernisation carrefours					1,5	8	
Aires de covoiturage	**0,3**	**0,5**	**1**	**1**	**1**	**5**	
RD 631B - Giroussens	0,3						
RD 926 - Soual		0,5					
RD 726 - Maurens Scopont + Montcabrier			1				
RD 726 - Saint-Germain des Près + Appelle				1			
Sauvegarde chaussées	**10**	**13**	**13**	**13**	**13**	**65**	
Ouvrages d'art / Murs / Evènements exceptionnels	**3,5**	**4**	**4**	**4**	**4**	**20**	
TOTAL	**15,50**	**28,30**	**34,00**	**29,50**	**29,00**	**160**	

Synthèse des investissements

Programme d'investissement	2026-2030	2031-2035	Total 2026-2035	Observations
Sauvegarde des chaussées	62 M€	65 M€	**127 M€**	Investissement financier à préserver
Ouvrages d'art	19,5 M€	20 M€	**39,5 M€**	Traitement prioritaire des ouvrages en très mauvais état
Modernisation du réseau	51 M€	70 M€	**121 M€**	Amélioration de l'axe Castres-Mazamet Axes RD612, RD964, RD999, RD200 sécurisation carrefours
Aires de covoiturage	3,8 M€	5 M€	**8,8 M€**	Complément d'aires à proximité de l'A69
TOTAL	**136,3 M€**	**160 M€**	**296,3 M€**	

Le PPI 2026-2035 traduit une ambition forte du Département du Tarn : **soutenir un réseau routier performant, résilient et adapté aux transitions**, tout en sécurisant les investissements sur le long terme.

Il repose sur trois priorités structurantes :

1. **La sauvegarde du patrimoine,** avec un investissement financier à préserver sur la rénovation des chaussées.
2. **La modernisation du réseau**, ciblée sur les axes stratégiques et les zones à fort enjeu de sécurité et de développement.
3. **L'adaptation aux transitions**, qu'elles soient écologiques, numériques, climatiques ou sociales.

Avec **près de 300 M€ d'investissements**, le Département affirme sa volonté d'offrir aux Tarnais un réseau :

> plus sûr,
> plus fiable,
> plus durable,
> mieux connecté,
> mieux adapté aux usages de demain.



5. ENTRETIEN, EXPLOITATION ET SERVICE AUX USAGERS

5.1 - Entretien et intervention sur le réseau

L'entretien du réseau routier départemental constitue une mission essentielle garantissant durablement la sécurité, la fluidité et la continuité des déplacements. Il repose sur une organisation opérationnelle conçue pour assurer la réactivité des équipes et l'efficacité des interventions.

Elles concernent :

- l'entretien courant des chaussées,
- le dérasement des accotements, et le curage des fossés,
- l'entretien des passages hydrauliques (passages busés, aqueducs) et des bassins de rétention,
- la gestion des dépendances (végétation, arbres d'alignement).
- le maintien en bon état de la signalisation horizontale et verticale,
- l'entretien des dispositifs de retenue et des équipements de sécurité.

Ces opérations sont planifiées et priorisées en fonction des besoins identifiés et du **niveau de service** associé aux différentes catégories d'axes routiers.

Surveillance du réseau

Une mission de surveillance régulière du réseau permet :

- d'identifier les dégradations sur le patrimoine routier,
- d'engager une réparation immédiate lorsque cela est possible,
- ou, à défaut, de signaler le danger pour garantir la sécurité des usagers en attendant une intervention programmée.

Fréquence de surveillance selon le classement des routes :

- Réseau principal : 1 passage par semaine
- Réseau intermédiaire : 1 passage toutes les 3 semaines
- Réseau secondaire : 1 passage toutes les 4 semaines pour catégorie D
  1 passage toutes les 6 semaines pour catégorie E

Entretien des chaussées

Chaque année, le Département réalise l'entretien courant des chaussées.

Les travaux comprennent :

- des réparations ponctuelles (reprofilages localisés en grave-émulsion) ;
- des emplois partiels en surface ;
- le pontage des fissures ;
- des campagnes d'amélioration de l'adhérence (hydro-génération, grenaillage).

Ces travaux visent à prolonger la durée de vie du réseau et à maintenir un niveau de confort et de sécurité satisfaisant pour les usagers.

Entretien des dépendances vertes



Les dépendances vertes font l'objet de campagnes régulières destinées à préserver la sécurité, l'environnement et la qualité paysagère du réseau routier.

Travaux réalisés :

- fauchage des accotements,
- débroussaillage des fossés et talus,
- élagage et abattage des arbres dangereux,
- entretien des arbres d'alignement (taille, élimination des gourmands),
- lutte contre les espèces végétales invasives.

Objectifs principaux :

- garantir la visibilité nécessaire à une circulation en sécurité,
- prévenir la chute de branches ou d'arbres,
- préserver les ouvrages routiers de l'impact de la végétation,
- maintenir la propreté du réseau et protéger les milieux naturels,
- contribuer à la qualité paysagère de la route.

Responsabilité en agglomération :

L'entretien des dépendances en agglomération est de la compétence de la Commune.

Le Département ne peut intervenir que :

- en entrée d'agglomération jusqu'au premier aménagement urbain et sur des tronçons de routes départementales dont le profil reste identique à celui de la rase campagne,
- et selon le même niveau de service que hors agglomération.

Le fauchage

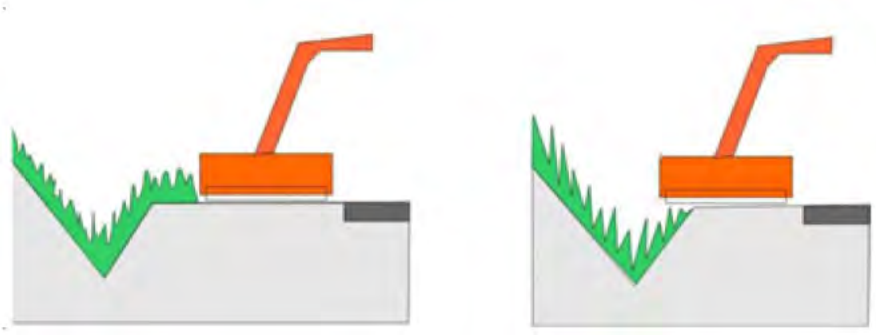
> Une **première passe** est réalisée entre début mai et mi-juin, sur une période d'environ cinq semaines.

> Une **seconde passe** peut être programmée en juillet, uniquement en cas de reprise importante de la végétation et de problèmes de visibilité avérés aux carrefours.

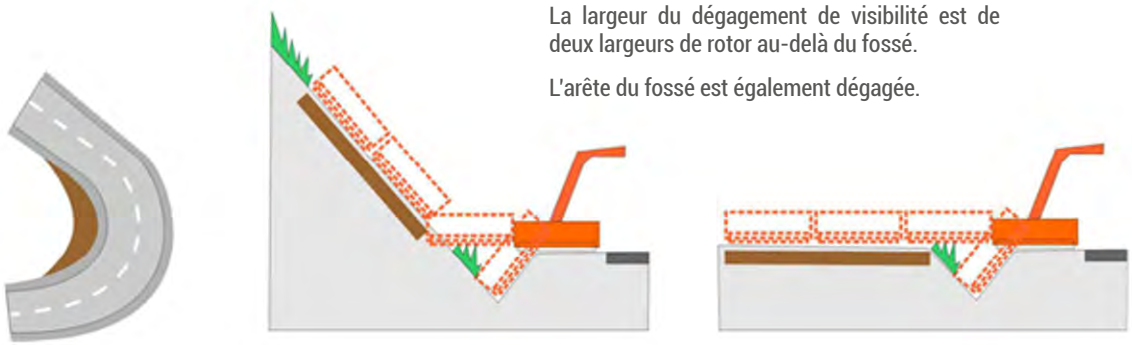
Principes environnementaux

Pour préserver la biodiversité :

• une seule largeur de rotor (≈ 1 m) est utilisée, quelle que soit la largeur de l'accotement



• dans les virages prononcés, les dégagements de visibilité en intérieur de courbe sont limités à deux largeurs de rotor au-delà du fossé.



Les obstacles non protégés (têtes de murs, points durs, etc.) situés :

• à moins de **4 m** de la chaussée sur le réseau principal,
• à moins de **2 m** sur les autres routes,
sont systématiquement dégagés pour être clairement visibles des usagers.

Le débroussaillage

Une seule campagne est programmée **entre début août et fin mars.**

Traitements réalisés :

> débroussaillage complet de la plateforme et des fossés ;

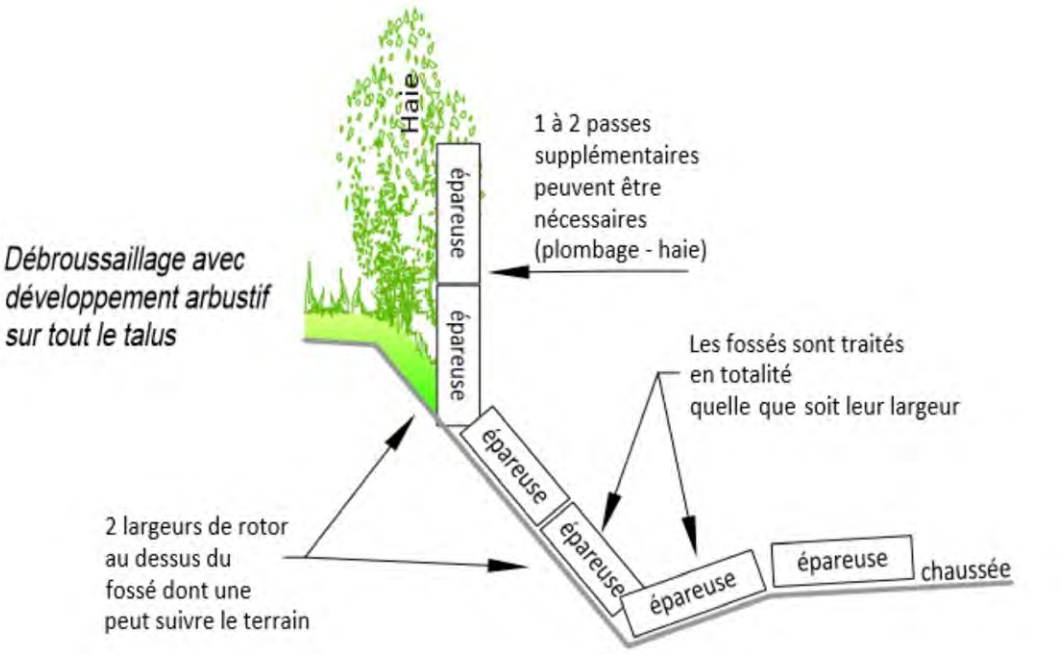
> pas d'intervention sur les terrains privés ;

> dégagement des avaloirs, exutoires, fossés et caniveaux, même situés hors des largeurs habituellement traitées.

Côté déblai :

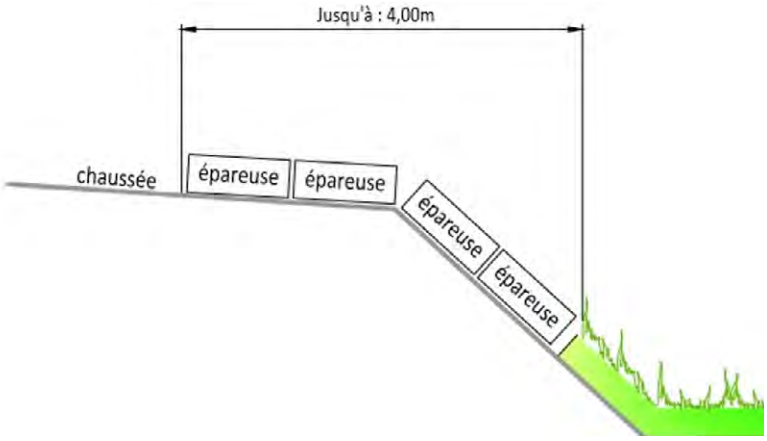
> dégagement sur deux largeurs de rotor au-dessus du fossé ou de la plateforme ;

> possibilité d'une troisième voire quatrième passe lorsque la végétation dominante risque de retomber sur la route.



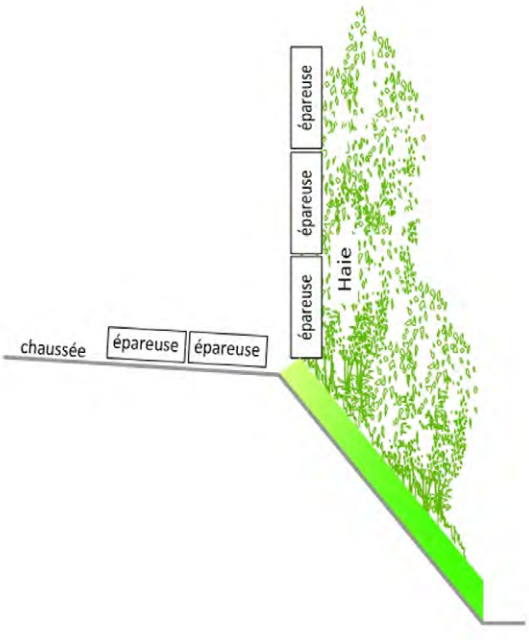
Côté remblai :

> dégagement d'une largeur maximale de 4 mètres sur le talus.



Haies :

> deux à trois passes de rotor peuvent être réalisées pour entretenir une haie en limite de plateforme (plombage).



L'entretien et l'exploitation du réseau routier départemental constituent des missions essentielles du service public, visant à garantir en permanence la sécurité, la fluidité et la continuité des déplacements.

L'objectif est d'assurer un niveau de service homogène et de qualité sur l'ensemble du réseau, tout en prenant en compte les spécificités locales.

Un Document d'Organisation sur l'Entretien Courant (DOEC) précisera l'ensemble des modalités organisationnelles à destination des services.



5.2 - Viabilité hivernale

La viabilité hivernale constitue un enjeu essentiel afin de garantir la continuité des déplacements en période de conditions météorologiques dégradées.

Le Département met en œuvre un dispositif structuré comprenant :

- une surveillance dédiée des conditions météorologiques,
- la mobilisation de moyens humains et matériels adaptés,
- une hiérarchisation des interventions selon l'importance des axes,
- une coordination opérationnelle permanente des équipes.

Les itinéraires prioritaires bénéficient d'un traitement renforcé pour assurer leur praticabilité dans les meilleurs délais.

Le niveau de service

Les conditions de circulation sont classées en quatre niveaux :

> **C1 – Normale : pas de verglas, pas de neige, vigilance habituelle.**

> **C2 – Délicate : givre localisé, faible enneigement, perte d'adhérence possible.**

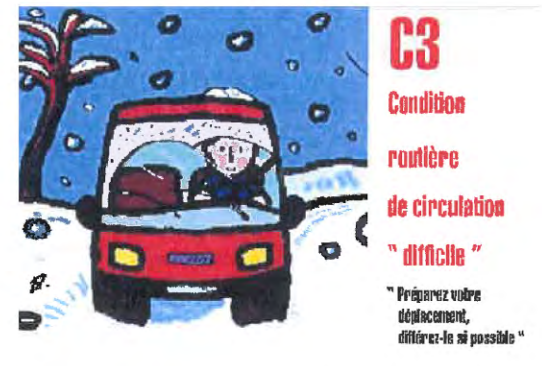
> **C3 – Difficile : verglas généralisé, neige en épaisseur significative, risques de blocage.**

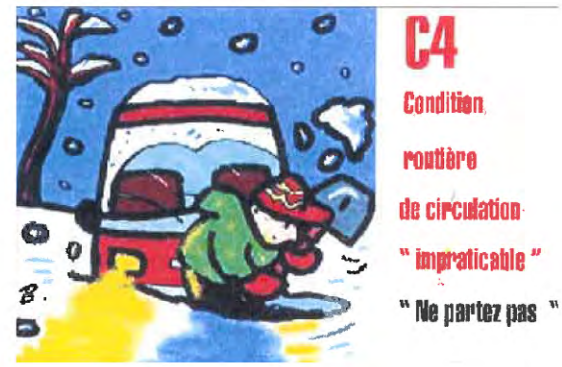
> **C4 – Impossible : verglas important ou pluie verglaçante, congères constituées, trafic impossible.**

Ces niveaux déterminent l'intensité des interventions et les messages diffusés aux usagers.









Deux niveaux de service sont définis :

> **D1 – Réseau principal**

> **D2 – Réseau secondaire**

Ils se distinguent par :

- les plages horaires de référence,
- les conditions minimales prises en compte (C2, C3, C4),
- les délais de retour aux conditions de référence après intervention.

Ce traitement différencié permet d'optimiser les moyens tout en garantissant la continuité des déplacements essentiels.

		D1		D2	
Période de validité		6h/21h	21h/6h	7h/19h	19h/7h
Conditions de référence		C2	C3	C2 neige C3 en verglas	C3 neige C4 en verglas
Verglas	Condition minimale	C3	C3	C4	C4
	Durée prévisionnelle de retour à la condition de référence	4 h	----	----	----
Neige	Condition minimale	C3	C3	C4	C4
	Durée prévisionnelle de retour à la condition de référence	4h	----	8 à 13 h intervention à compter de 7h	

L'organisation et l'exécution du service hivernal

L'organisation opérationnelle repose sur un dispositif d'astreinte adapté aux risques propres à chaque zone du département.

Trois zones géographiques sont définies :

> **Zone de montagne** : secteurs de Brassac et Lacaune

> **Zone de piémont** : Carmaux, Castres, Mazamet, Réalmont

> **Zone de plaine** : Cordes, Gaillac, Graulhet, Lavaur

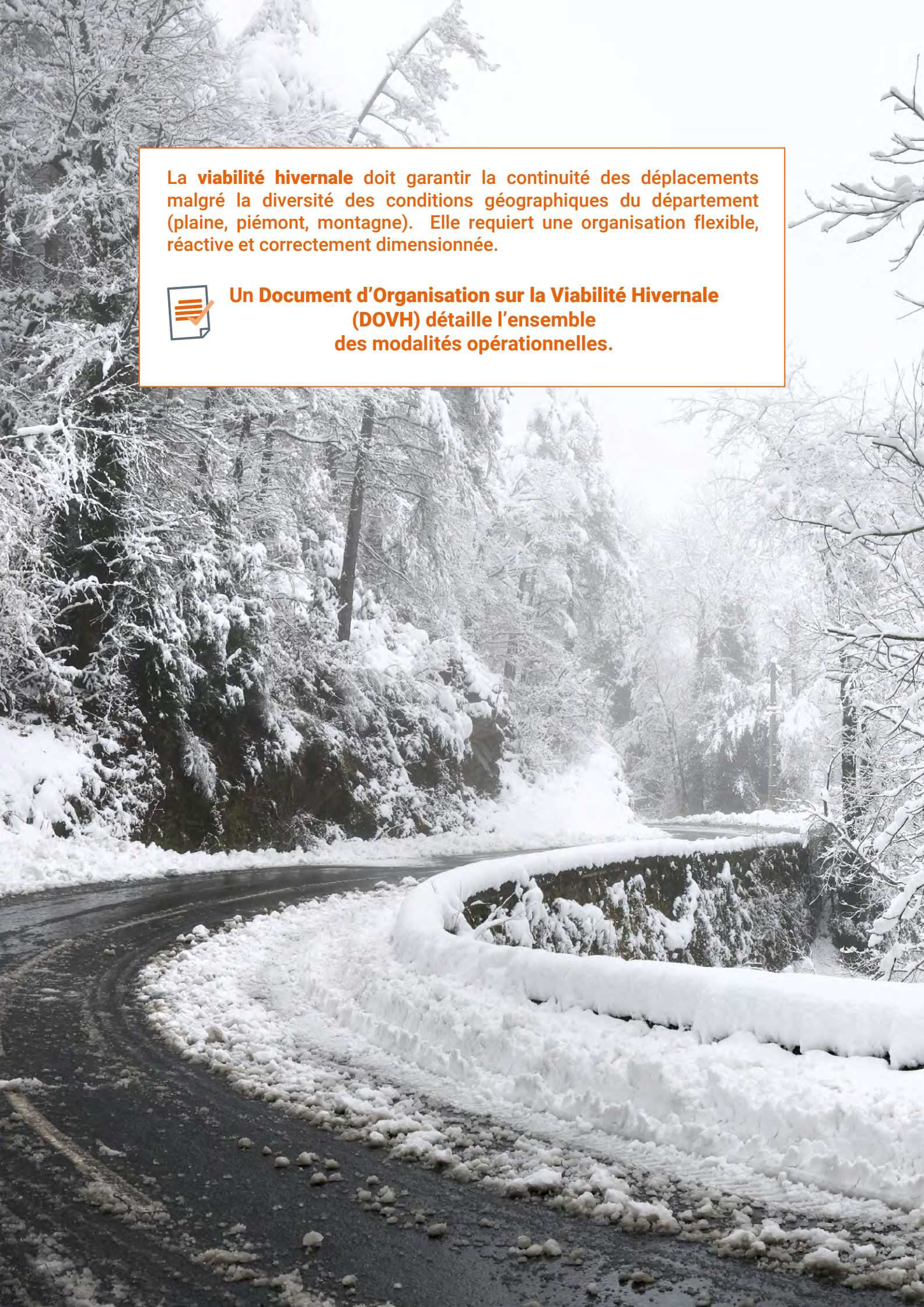
Pour chacune de ces zones, l'astreinte est modulée sur une période comprise entre mi-novembre et mi-mars.

Des Responsables d'intervention sont chargés :

- de surveiller l'état du réseau et les prévisions météorologiques ;
- de programmer les patrouilles sur les axes principaux ;
- de déclencher les interventions de traitement ;
- d'informer l'encadrement et mettre à jour le site Inforoute81.fr ;
- de coordonner l'action des opérateurs et des engins de salage ou de déneigement.







La **viabilité hivernale** doit garantir la continuité des déplacements malgré la diversité des conditions géographiques du département (plaine, piémont, montagne). Elle requiert une organisation flexible, réactive et correctement dimensionnée.

Un Document d'Organisation sur la Viabilité Hivernale (DOVH) détaille l'ensemble des modalités opérationnelles.

5.3 - Un partenariat avec les Communes

De nombreux équipements qui concourent à la sécurité des usagers des routes, à l'attractivité et au développement des territoires, ont été ou seront implantés par les Communes, sur routes départementales.
De façon à renforcer le partenariat entre Communes et Département mais également dans l'optique de conférer davantage de lisibilité aux usagers et aux riverains des routes départementales quant à leurs interlocuteurs, le Département propose aux Communes de clarifier, via la signature d'une convention, les compétences des différents acteurs en ce qui concerne les responsabilités et l'entretien des ouvrages et des aménagements sur routes départementales.
Cette convention constitue un outil concret pour les services respectifs dans la gestion quotidienne de la voirie et de ses dépendances. Elle sera proposée progressivement à toutes les Communes tarnaises.

5.4 - Gestion de crise routière

La gestion de crise constitue un volet essentiel de la politique routière départementale. Elle vise à assurer, en toute circonstance, la continuité de la circulation, la sécurité des usagers et la coordination entre les acteurs du territoire face à des événements majeurs pouvant affecter le réseau routier.
Ce dispositif s'applique à toutes les situations pouvant dépasser le cadre de l'intervention courante ou de la viabilité hivernale.

Définition et typologie des crises routières

Une crise routière est caractérisée par un événement soudain ou prévisible qui entraîne une perturbation importante du réseau, nécessitant une mobilisation coordonnée et renforcée des services.

Les principaux types d'événements sont :

> Phénomènes météorologiques
> Événements accidentels
> Contraintes particulières (Manifestations, blocages routiers par exemple).

La gestion de crise repose sur une organisation hiérarchisée et progressive permettant d'adapter la réponse à l'ampleur de l'événement.

Les niveaux d'activation sont :

Niveau 1 – Dégradation locale (gestion courante renforcée)
- Perturbation limitée, gérable par un secteur routier.
- Pilotage : chef de secteur ou chef de centre routier.
- Actions : mise en sécurité, fermeture ponctuelle, balisage, information Inforoute.

Niveau 2 – Événement perturbant plusieurs secteurs
- Mobilisation simultanée de plusieurs équipes.
- Pilotage : Direction des Routes (astreinte cadre).
- Actions : coordination inter-secteurs, priorisation des axes, engagement d'entreprises privées.

Niveau 3 – Crise majeure départementale
- Impact généralisé : inondations, épisode neigeux sévère, accident industriel.
- Pilotage : Direction des Routes + Cellule de crise départementale (Préfecture).
- Actions : fermeture large d'axes, réorientation des flux, coordination PC fixe / PC mobile.

Niveau 4 – Crise exceptionnelle / ORSEC
- Activation d'un dispositif de sécurité civile.
- Pilotage : Préfecture / SIDPC.
- Mobilisation de tous les moyens départementaux, communaux, gendarmerie, SDIS, etc.



- La gestion de crise repose sur l'anticipation, la réactivité et la coordination.
- Les moyens doivent être mobilisés selon des niveaux d'activation clairement définis.
- La communication est un enjeu majeur pour la sécurité des usagers.
- Chaque crise fait l'objet d'un retour d'expérience améliorant continuellement l'organisation.

Un Document d'Organisation sur la Gestion de Crise (DOGC) détaillera l'ensemble des modalités opérationnelles.

5.5 - Information des usagers

L'information à l'usager constitue un pilier essentiel de la politique routière départementale. Elle vise à garantir la sécurité, la lisibilité et la continuité des déplacements en fournissant une information fiable, actualisée et accessible à tous.

Elle s'inscrit dans une logique de **service public**, d'anticipation des risques et de transparence.

L'information à l'usager poursuit plusieurs objectifs :

- **Sécuriser les déplacements**, en informant sur les dangers, incidents et conditions particulières.
- **Faciliter la mobilité**, en diffusant une information routière claire et en temps réel.
- **Accompagner les situations perturbées** (travaux, accidents, intempéries, événements exceptionnels).
- **Renforcer la confiance** entre la collectivité et les usagers.
- **Coordonner les messages** avec la Préfecture, les forces de l'ordre, les Communes et les transporteurs.

L'information doit être :

☑ **fiable** ☑ **réactive** ☑ **continue** ☑ **cohérente** ☑ **multicanale**

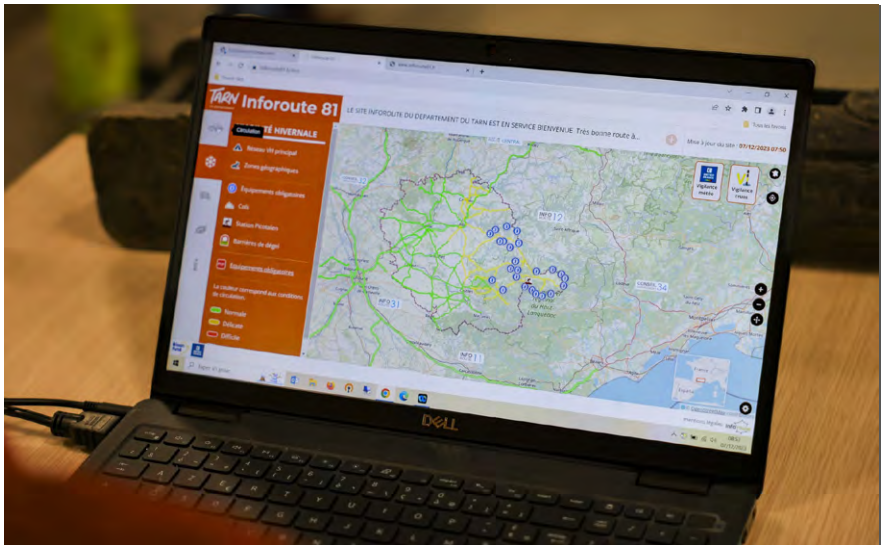
L'information est diffusée par différents vecteurs complémentaires :

- **Le site Inforoute81 (site d'information routière)** Canal principal de diffusion départementale.
  Il permet de consulter l'état du réseau en temps réel et d'accéder aux conditions de circulation (neige, verglas, chaussées barrées).
  Il est mis à jour en continu par les services routiers, notamment en période de crise.

- **Les réseaux sociaux institutionnels**
  Ils sont utilisés pour relayer rapidement les alertes, diffuser des messages de prévention, informer en situation perturbée, toucher un large public.
  La communication doit y être concise, factuelle, accompagnée d'éléments visuels (cartes, pictogrammes), prudente pour éviter la diffusion d'informations non vérifiées.

- **Les panneaux à messages variables (PMV)**
  Ils permettent d'afficher des messages d'alerte (accident, obstacle, neige, verglas), des restrictions de circulation, et de l'information au titre de la sécurité routière.
  Ce canal est prioritaire en cas de danger immédiat.

- **Les communiqués et relations médias**
  Ils sont utilisés lors d'événements majeurs, d'opérations routières programmées importantes, et / ou de fermeture prolongée d'axes.







© Envato - Freedomtumz

6. GOUVERNANCE ET PARTENARIATS

La mise en œuvre d'une politique routière efficace repose sur une gouvernance claire et des partenariats solides avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Au Département du Tarn, cette gouvernance s'inscrit dans une logique de coopération, visant à assurer la cohérence des actions et à optimiser les interventions sur le réseau routier.

Le Département affirme son rôle de chef de file en matière de voirie départementale, tout en travaillant en étroite collaboration avec les autres collectivités et partenaires institutionnels.

6.1 - Relations avec les Communes et intercommunalités

Le Département entretient des relations étroites avec les Communes et les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), afin de garantir une gestion cohérente du réseau routier.

Ces relations se traduisent par :

- des échanges réguliers sur les projets d'aménagement,
- des partenariats pour la réalisation de travaux,
- la mise en place de conventions de gestion,
- l'accompagnement technique des collectivités.

Cette coopération permet d'assurer une meilleure prise en compte des besoins locaux et de renforcer l'efficacité des interventions.

Partenariats sur les travaux

Les Communes, les Communautés de Communes ou d'Agglomération interviennent pour la réalisation d'aménagements sur le domaine public routier départemental, notamment en agglomération. Ces aménagements réalisés pour répondre à des besoins de circulations piétonne, cyclable, et à des enjeux de sécurité relèvent de la compétence de la Commune, qui doit en assurer l'entretien.

Ces aménagements sont réalisés en partenariat avec le Département. Ce partenariat se concrétise par l'élaboration d'une convention définissant les modalités d'intervention des collectivités (maîtrise d'ouvrage, plan de financement).

Aménagement des routes départementales en traverse d'agglomération

Concernant la chaussée, l'aide du Département interviendra à la condition que la chaussée n'ait pas fait l'objet de travaux périodique d'entretien au titre du programme de renouvellement des couches de surface depuis moins de 18 ans pour les réseaux A, B et C et 22 ans pour les réseaux D et E. Dans le cas contraire, l'aide du Département sera calculée au prorata de l'ancienneté de la couche de roulement.

Elle sera calculée sur la seule bande de roulement de la route départementale selon les modalités de la politique départementale de sauvegarde des chaussées. Les surfaces de chaussée réservées au stationnement, aux mobilités actives sont exclues du périmètre subventionnable.

Les surcoûts liés à l'aménagement des abords (décaissement de chaussée notamment) et à un niveau de service supérieur à celui de la politique routière départementale (revêtement en enrobé par exemple) sont à la charge de la Commune.

L'analyse du dossier peut amener à envisager des investigations supplémentaires destinées à définir la solution technique la plus adaptée pour la chaussée avec détermination du coût correspondant.

L'instruction de ces dossiers fait l'objet d'une validation technique des caractéristiques de la chaussée par le Département. Les aménagements devront prendre en compte les critères de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité et de son décret d'application du 9 février 2006.

Concernant les abords, le Département peut accompagner la Commune sur les aménagements piétons cyclables, la réfection des réseaux, les aménagements de sécurité et les aménagements urbains dans le cadre des règlements départementaux du Fonds de développement territorial.

Les frais d'études, de maîtrise d'œuvre et d'acquisitions foncières sont à la charge du maître d'ouvrage.

Répartition du produit supplémentaire des amendes de police

Conformément à l'article 2 du décret n°85.261 en date du 22 février 1985, le Département propose, pour la réalisation d'opérations de sécurité, la répartition entre les Communes ou groupement de Communes de moins de 10 000 habitants du montant des recettes supplémentaires provenant du produit des amendes de police en matière de circulation.

Les objectifs sont :

- aider ces Communes ou groupements de Communes à réaliser des aménagements améliorant la sécurité de tous les usagers de la route,
- assurer le confort et la sécurité des riverains et des usagers des routes départementales,
- assurer la pérennité du patrimoine routier départemental.

Les dossiers sont instruits conformément aux articles R 2334.10, 2334.11 et 2334.12 du Code Général des collectivités territoriales créés par le décret n°2000.318 du 7 avril 2000.
L'instruction s'effectuera sur la base d'un dossier qui sera constitué des pièces suivantes :

- une délibération de la collectivité précisant les compétences exercées,
- une notice explicative,
- un plan des travaux,
- un détail estimatif,
- un calendrier d'exécution des travaux.

Lorsque les aménagements concerneront le réseau routier départemental hors agglomération, une aide de 50 % du montant HT plafonné à 70 000 € pourra être attribuée.



© Envato - wirestock

Les ouvrages pour passages agricoles ou voies cyclables d'intérêt communal

Ces ouvrages sont réservés aux opérations de modernisation, dont le trafic journalier supérieur est à 3 000 véhicules.

Le coût HT de l'aménagement sera partagé entre les partenaires (Département, Commune ou Communauté de Communes et éventuellement le particulier demandeur pour un ouvrage agricole) de la manière suivante :

- Soit : 50 % pour le Département et 50 % pour la Commune ou le particulier demandeur,
- Soit : 1/3 pour le Département, 1/3 pour la collectivité locale et 1/3 pour le(s) particulier(s), si l'ouvrage est demandé par la Commune et le particulier sur une voie ouverte à la circulation publique.

Les carrefours

Il convient de différencier les carrefours existants, sur lesquels n'est envisagé aucune modification notamment sur les caractéristiques géométriques, des carrefours nouveaux

TYPES DE CARREFOURS	CARREFOUR EXISTANT	CARREFOUR NOUVEAU
EN AGGLOMÉRATION		
Carrefour entre deux R.D. **Le Département est demandeur**	**- Chaussée :** 100 % Département **- Abords :** 100 % Commune avec une participation éventuelle du Département au titre de la répartition du produit supplémentaire des amendes de police et/ou du Fonds Développement Territorial selon la nature des travaux	
Carrefour entre deux R.D. **La Commune est demandeur**	**- Chaussée :** Département participe à hauteur du coût d'une réfection de la chaussée selon la politique départementale de sauvegarde des chaussées / Commune finance le reliquat **- Abords :** 100 % Commune avec une participation éventuelle du Département au titre de la répartition du produit supplémentaire des amendes de police et/ou du Fonds Développement Territorial selon la nature des travaux	
Carrefour entre R.D. et voies communales ou privées **Le Département est demandeur**	**- Chaussée RD :** 100 % Département **- Chaussée VC :** 100 % Commune **- Abords :** 100 % Commune avec une participation éventuelle du Département au titre de la répartition du produit supplémentaire des amendes de police et/ou du Fonds Développement Territorial selon la nature des travaux	
Carrefour entre R.D. et voies communales ou privées **La Commune est demandeur**	**- Chaussée RD :** Département participe à hauteur du coût d'une réfection de la chaussée selon la politique départementale de sauvegarde des chaussées / Commune finance le reliquat. **- Chaussée VC :** 100 % Commune **- Abords :** 100 % Commune avec une participation éventuelle du Département au titre de la répartition du produit supplémentaire des amendes de police et/ou du Fonds Développement Territorial selon la nature des travaux * S'il s'agit d'un seul privé bénéficiaire, prise en charge 100 % par le privé	
HORS AGGLOMÉRATION		
Carrefour entre deux R.D. **Le Département est demandeur**	**- Chaussée :** 100 % Département **- Abords :** 100 % Département	
Carrefour entre deux R.D. **La Commune est demandeur**	**- Carrefour :** 50 % Département et 50 % Commune	
Carrefour entre R.D. et voies communales **Le Département est demandeur**	**- Chaussée RD :** 100 % Département **- Chaussée VC :** 100 % Département **- Abords :** 100 % Département	**Carrefour :** 50 % Département 50 % Commune
Carrefour entre R.D. et voies communales **La Commune est demandeur**	**- Chaussée RD :** 100 % Département **- Chaussée VC :** 100 % Commune **- Abords :** 100 % Commune avec une participation éventuelle du Département au titre de la répartition du produit supplémentaire des amendes de police et/ou du Fonds Développement Territorial selon la nature des travaux	**Carrefour :** 1/3 Département 2/3 Commune * S'il s'agit d'un seul privé bénéficiaire, prise en charge 100 % par le privé

6.2 - Coordination avec les services de l’État

Le Département travaille en étroite coordination avec les services de l’État, notamment en matière de :

- sécurité routière,
- réglementation,
- gestion des crises,
- aménagement du territoire.

Cette coordination permet de garantir la cohérence des politiques publiques et d’assurer une action concertée sur les enjeux majeurs.

Elle est particulièrement importante pour les projets structurants et les situations nécessitant une intervention coordonnée (intempéries, sécurité, grands travaux).



7. CADRE JURIDIQUE ET FONCIER

La politique routière départementale s'inscrit dans un cadre juridique précis qui encadre la gestion, l'aménagement et l'exploitation du domaine public routier.

Au Département du Tarn, le respect de ce cadre garantit :

- la sécurité juridique des interventions,
- la protection du domaine public,
- la bonne articulation avec les autres usages du territoire.

Le Département veille à appliquer l'ensemble des règles relatives à la domanialité publique tout en assurant une gestion efficace, opérationnelle et adaptée aux enjeux locaux de son réseau routier.

7.1 - Gestion du domaine public routier

Le domaine public routier départemental comprend l'ensemble des routes départementales, leurs dépendances et les équipements nécessaires à leur fonctionnement.

Sa gestion repose sur plusieurs principes fondamentaux :

> l'inaliénabilité et l'imprescriptibilité du domaine public,

> la protection contre les occupations irrégulières,

> la gestion des usages dans le respect de l'intérêt général.

Le Département assure la préservation de ce patrimoine en veillant à sa bonne utilisation, à sa conservation dans le temps et à la sécurité des usagers.

Le Président du Département exerce :

> **le pouvoir de police de la circulation** sur les routes départementales hors agglomération,

> **le pouvoir de police spéciale de la conservation du domaine public routier.**

Ces compétences se traduisent notamment par :

> la prise d'arrêtés de circulation et de restriction,

> la délivrance des autorisations de voirie et permissions de voirie,

> l'émission d'avis sur les autorisations d'urbanisme,

> la perception des redevances d'occupation du domaine public routier départemental.



7.2 - Classement et déclassement des voies

Le Département est compétent pour le classement et le déclassement des voies relevant de son domaine public routier.

À ce titre, lorsque certaines sections de routes départementales **ne supportent qu'un trafic de desserte locale et ne présentent plus d'intérêt départemental**, il peut être proposé leur **déclassement en voie communale**, dans un objectif de cohérence fonctionnelle du réseau et de clarification des responsabilités de gestion.

Ces procédures sont conduites en concertation avec les collectivités concernées.

7.3 - Gestion des accès



Le Département porte une attention particulière à l'évolution de l'urbanisation et au développement des zones à vocation résidentielle, industrielle ou commerciale, susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité et le fonctionnement du réseau routier.

À ce titre :

> les documents d'urbanisme sont analysés afin d'anticiper les enjeux liés aux accès,

> toute demande de création ou de modification d'accès sur une route départementale fait l'objet d'une **analyse au cas par cas.**

Sur le terrain, les services techniques assurent une surveillance du réseau, notamment sur les problématiques de sécurité liées aux accès. Des agents assermentés sont habilités à constater et verbaliser les infractions en cas d'occupation ou d'aménagement non autorisé.

7.4 - Maîtrise foncière des projets

La réalisation de projets routiers peut nécessiter une maîtrise foncière adaptée afin de garantir leur faisabilité et leur conformité.

Le Département peut mobiliser différents outils :

> acquisitions amiables,

> conventions avec les propriétaires concernés,

> procédures d'expropriation lorsque cela s'avère nécessaire.

Cette maîtrise foncière permet de sécuriser les opérations, de maîtriser les emprises et d'assurer la cohérence des aménagements avec les objectifs de la politique routière.

7.5 - Servitudes et coordination avec les réseaux

Le domaine public routier est soumis à de nombreuses servitudes liées à la présence de réseaux (eau, assainissement, électricité, gaz, télécommunications, fibre optique, etc.).

Le Département veille à :

> coordonner les interventions avec les gestionnaires de réseaux,

> garantir la sécurité des chantiers,

> limiter les impacts sur la circulation et sur l'état de la voirie,

> préserver la qualité et la pérennité du patrimoine routier.

Cette coordination constitue un enjeu majeur pour assurer la cohérence des interventions sur le réseau.

7.6 - Redevance d'occupation du domaine public routier

Toute occupation du domaine public routier départemental excédant l'usage normal de la voie constitue une occupation privative soumise, sauf exceptions réglementaires, à autorisation et au paiement d'une **redevance d'occupation du domaine public.**

La redevance constitue la contrepartie financière de l'avantage retiré par l'occupant et participe à la valorisation du patrimoine routier départemental.

Elle concerne notamment :

- l'implantation de réseaux et d'ouvrages,
- les chantiers et installations temporaires,
- les aménagements réalisés au bénéfice exclusif d'un tiers,
- toute autre occupation privative du domaine public routier.

Les montants et modalités de perception sont définis par délibération de l'Assemblée départementale, en tenant compte :

- de la nature et de la durée de l'occupation,
- de l'emprise concernée,
- de l'impact sur le domaine public et la circulation,
- de l'intérêt économique retiré par l'occupant.

La perception de cette redevance contribue au financement de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier.





© Envato - FoToArtist_1

8. SUIVI, ÉVALUATION ET PILOTAGE DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE

La politique routière départementale s'appuie sur un dispositif de suivi et d'évaluation adapté aux moyens et aux outils existants.

L'objectif n'est pas de multiplier les indicateurs, mais de disposer d'éléments de connaissance fiables permettant d'éclairer la décision, de prioriser les actions et d'assurer une gestion maîtrisée du patrimoine routier.

Ce suivi repose sur des indicateurs techniques et financiers déjà en place, complétés par des démarches de pilotage progressivement consolidées.

8.1 - Suivi de l'état et de l'usage du patrimoine routier

Le Département assure un suivi régulier de l'état de son patrimoine routier afin d'orienter les priorités d'entretien et d'investissement.

Ce suivi porte notamment sur :

- **l'état des ouvrages d'art**, à travers les inspections réglementaires et les outils de classement existants, permettant d'identifier les ouvrages à enjeux et de programmer les interventions nécessaires ;
- **l'état des chaussées,** fondé sur des relevés techniques, complétés par des outils d'aide à l'analyse, notamment automatisés, afin d'améliorer la connaissance globale du réseau et d'optimiser la programmation des travaux.
- **l'usage de certains équipements et aménagements routiers**, notamment la fréquentation des aires de covoiturage, faisant l'objet depuis 2026 de relevés réguliers permettant d'apprécier leur utilisation et d'éclairer les orientations en matière de mobilités partagées.

Ces éléments constituent le socle technique du pilotage patrimonial du réseau routier départemental.

8.2 - Suivi financier des politiques routières

Le Département assure un suivi financier régulier des moyens consacrés aux routes, tant en fonctionnement qu'en investissement.

Ce suivi permet :

- de mesurer l'effort budgétaire consacré à l'entretien, à l'exploitation et aux projets routiers,
- d'assurer la cohérence entre les priorités techniques et les moyens financiers mobilisés,
- d'éclairer les arbitrages dans un contexte de ressources contraintes.

8.3 - Bilans d'activité et connaissance des coûts

En complément des suivis patrimoniaux et financiers, le Département s'appuie sur des **bilans d'activité des services routiers**, permettant de rendre compte des actions réalisées sur le réseau.

Par ailleurs, une démarche progressive d'analyse des coûts par grandes missions est engagée ou appelée à être consolidée, notamment pour :

- la **viabilité hivernale**,
- le **fauchage des dépendances vertes**,
- le **débroussaillage**,
- les **interventions d'exploitation courante** (sécurisation, signalisation, interventions d'urgence).

Ces analyses ont vocation à améliorer la connaissance de l'activité et à appuyer la réflexion sur l'organisation et l'allocation des moyens, sans constituer à ce stade un dispositif de comptabilité analytique exhaustif.

8.4 - Une démarche pragmatique et évolutive

Le dispositif de suivi et d'évaluation de la politique routière s'inscrit dans une logique **pragmatique et progressive.**

Il vise à :

> s'appuyer en priorité sur des données existantes et maîtrisées,

> éviter la mise en place d'indicateurs trop complexes ou difficilement exploitables,

> faire évoluer les outils de pilotage au rythme des capacités des services et des besoins de la collectivité.

Cette approche garantit un pilotage réaliste, adapté aux enjeux du territoire et compatible avec les moyens humains et techniques du Département.



© pressfoto - Magnific.com

> **Le Département dispose d'un socle solide de suivi de l'état du patrimoine routier.**

> **Le suivi financier constitue un outil central de pilotage de la politique routière.**

> **Les bilans d'activité et l'analyse des coûts par mission sont engagés de manière progressive.**

> **La politique routière repose sur un suivi simple, fiable et évolutif.**


TARN
LE DEPARTEMENT

TARN

MON DÉPARTEMENT