Sensibilisation des nouveaux élus municipaux

Routes, Rues et Espaces publics
Entretenir, adapter, moderniser

ROUTES DE FRANCE

Le réseau routier dans le Département

Longueur du réseau routier en Ariège
6 082 km

Autoroutes	16 km
Routes nationales	90 km
Routes départementales	2 669 km
Voies communales	3307 km

Les entreprises de l'industrie routière dans le Département

L'industrie routière regroupe l'ensemble des entreprises qui construisent, entretiennent, modernisent et aménagent, les réseaux routiers, les espaces publics et les nouvelles mobilités.

Routes de France est le premier syndicat de spécialité de la FNTP et représente près de 35 % de l'activité des Travaux Publics.

Notre activité consiste en :

Production industrielle

Travaux

Matériaux et recyclage

720 salariés dans les Travaux Publics en Ariège dont plus de 350 pour l'industrie routière

Routes et Rues, premier réseau social des mobilités :

Un patrimoine à ne pas négliger !

- ✓ Elles sont le **support de toutes les mobilités** : véhicules légers, motos, vélos, cars, bus, camions, tracteurs, tramways…
- ✓ Elles représentent plus d'**1,1 million de km** en France
- ✓ Près de 90 % des transports de personnes et de marchandises se font par la Route :
  - > 85% du transport de voyageurs
  - ~ 90% du transport de marchandises
- ✓ Le seul réseau présent dans toutes les communes 24/24 7/7

ROUTES DE FRANCE

Routes, Rues et Espaces publics

Entretenir, adapter, moderniser

LA RESPONSABILITE DU MAIRE

ROUTES DE FRANCE

L’entretien des voies communales
Responsabilité du Maire

Obligations et responsabilités

L'entretien des voies communales constitue une dépense obligatoire pour les communes, dont le défaut engage leur responsabilité. Le maire administre la voirie et exerce la police de la circulation, tandis que le conseil municipal décide du classement, du déclassement et de l'alignement des voies.(L 141-8 du code de la voirie routière).

Principales incidences :

- Le préfet peut, en cas de carence de la commune inscrire d’office les crédits nécessaires au budget communal ;
- Responsabilité pour défaut d’entretien normal de l’ouvrage public ;
- L’ouvrage doit être maintenu dans un état conforme à sa destination permettant une circulation normale et sécurisée.

ROUTES DE FRANCE

L’entretien des voies communales
Responsabilités du Maire

L'étendue de l'obligation d'entretien

L'entretien de la voirie constitue une charge importante pour les communes : ¡l s'agit de maintenir les qualités des différents ensembles de la voirie, pour assurer ses principales fonctions. **Les travaux relevant de cette obligation sont** :

- le maintien ou le rétablissement des qualités superficielles de la chaussée (uni, rugosite,´imperméabilite,´portance de la chaussée),
- le maintien ou le rétablissement des accessoires de la chaussée : nivellement, curage, désherbage, débroussaillage, rétablissement des trottoirs et pistes cyclables, entretien des talus, réfection des maçonneries, jointements et enduits de soutènement,
- le maintien des conditions d'écoulement des eaux,
- la mise en état ou le maintien de la signalisation

ROUTES DE FRANCE

Routes, Rues et Espaces publics

Entretenir, adapter, moderniser

LES ENJEUX

ROUTES DE FRANCE

Rappel : qu'est-ce qu'une route ?

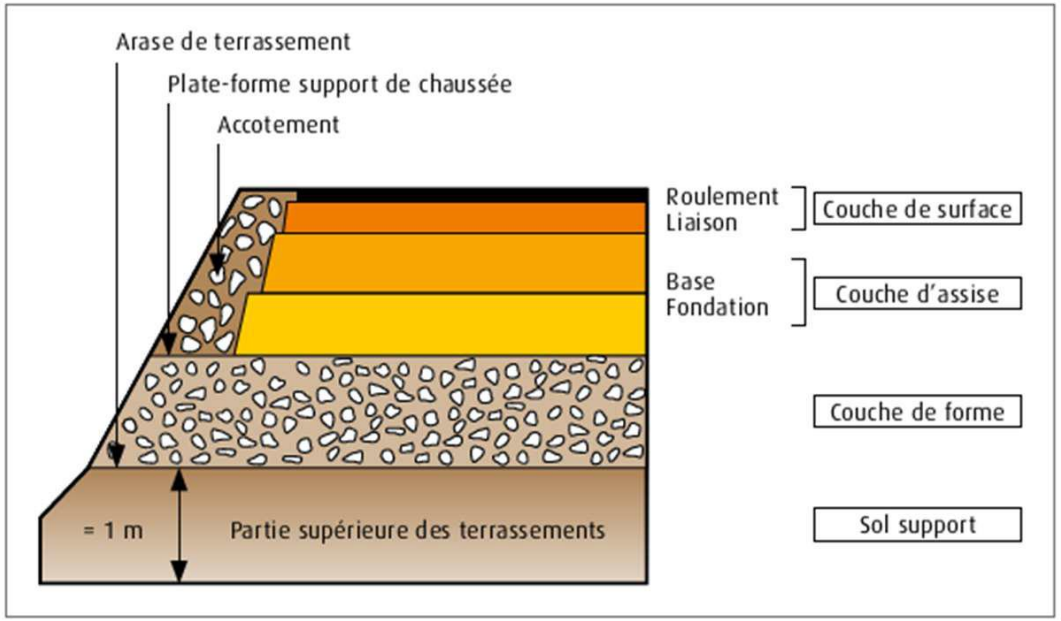


Figure 12 : Structure de chaussée

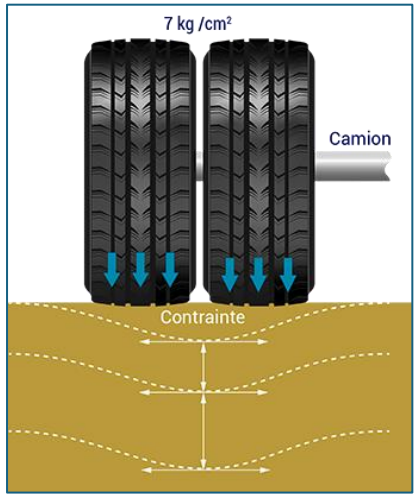
Route = association de plusieurs couches sur un **sol support**

Couches d'assise : résistance mécanique
Couches de surface : étanchéité, sécurité et confort (adhérence, uni et bruit)

Dimensionnée en fonction :

- Du **trafic PL (13T à l'essieu)** et de son évolution
- De la **portance** de la couche de forme

- Et vérifiée au **gel/dégel**



norme française

NF P 98-086
Mai 2019

Indice de classement : P 98-086

ICS : 93.080.20

Dimensionnement structurel des chaussées routières — Application aux chaussées neuves

ROUTES DE FRANCE

ENJEU 1 :
La sécurité

ROUTES DE FRANCE

Enjeu 1 : La sécurité

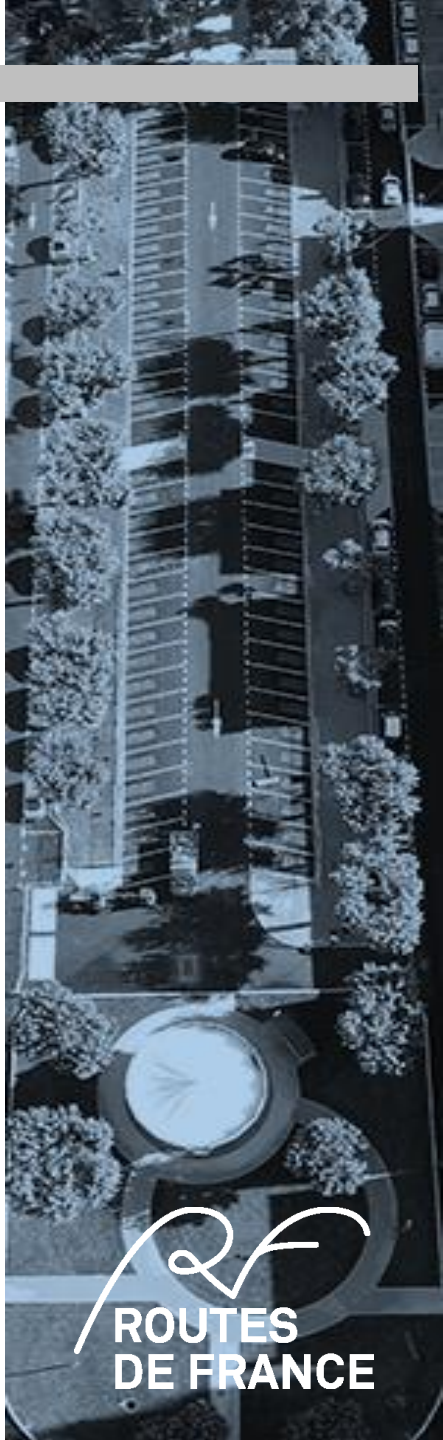
Même si l'infrastructure routière n'est que très rarement la cause unique d'un accident de la route, elle est néanmoins citée comme étant un élément sensible dans un tiers des accidents (Manuel de Sécurité Routière, AIPCR, 2003).

Ce qui participe à la sécurité :

- une structure et un revêtement en bon état

(pas de déformation, de fissures ou de nids de poules…)

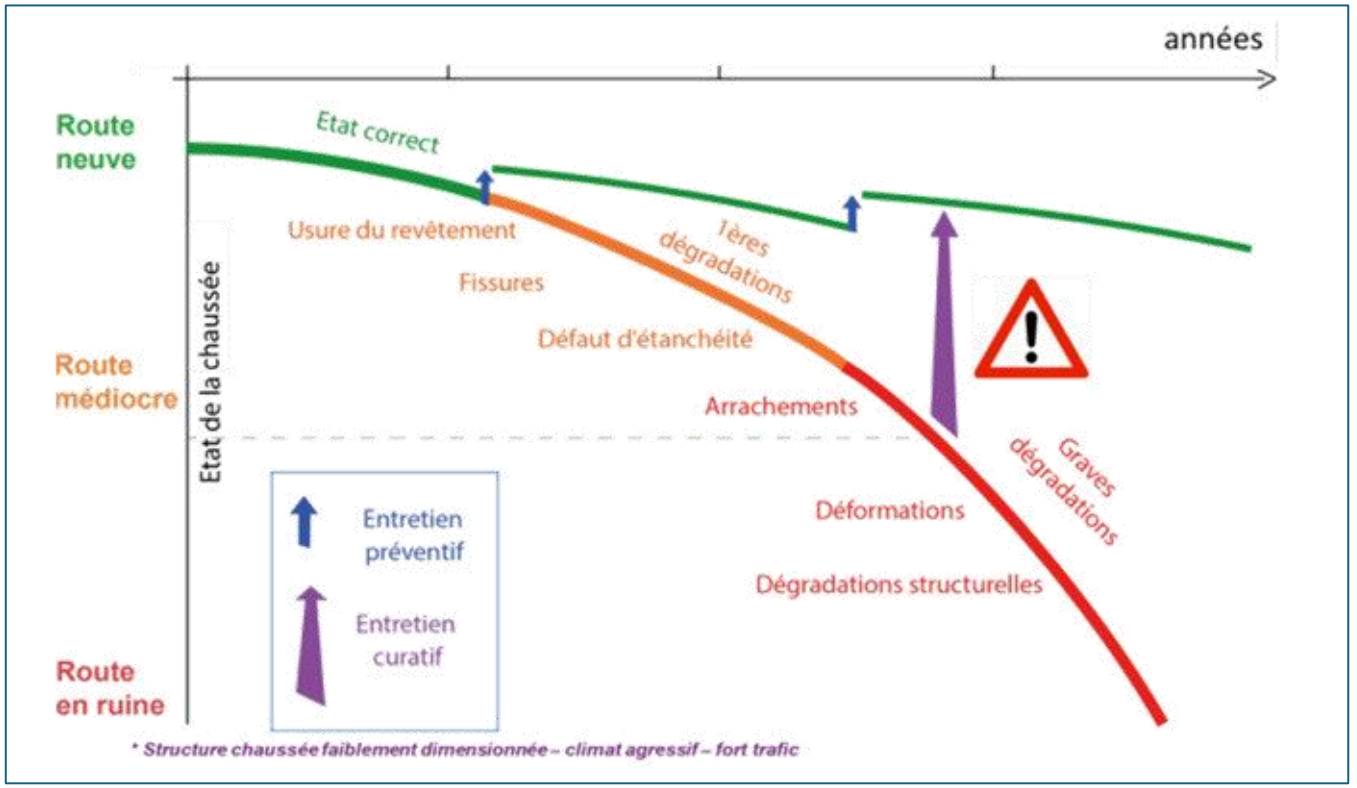
- une signalisation verticale et horizontale en bon état



ENJEU 2 :
La pérennité de l'ouvrage

ROUTES DE FRANCE

Enjeu 2 : La pérennité : adopter une réelle stratégie pluriannuelle d'entretien



Un défaut d'entretien de la route engendrera des coûts financiers et environnementaux plus importants sans action concrète au fil du temps : ne pas sombrer dans la dette grise et verte !

Le Cerema indique que « 1 euro non investi aujourd'hui coutera entre 6 à 8 euros sur une durée de 30 ans ».

ROUTES DE FRANCE

L’ennemi public de la chaussée : L’EAU

Les supports de chaussée sont sensibles à l’eau ; c’est-à-dire que **leur portance diminue** lorsqu’ils sont humides.

L’eau peut atteindre le sol :

- Par dessus (infiltration de la pluie au travers de la chaussée),
- Par les côtés (infiltration par les accotements ou les fossés)
- Par le dessous (nappes phréatiques, sources).

L’ennemi public de la chaussée : L’EAU

C'est pourquoi, il faut :

- veiller à la bonne **imperméabilisation** de la chaussée pour que l'eau ne puisse y pénétrer ou **à une bonne gestion de l’eau sur une structure perméable** : c'est le rôle de la **couche de roulement.**

- **traiter les accotements** pour permettre l'évacuation rapide des eaux de surface (dérasement d'accotement, curage de saignées).

- **abaisser le niveau de l'eau dans le sol** (curage de fossés, drains etc.)

Adopter une stratégie appliquée à l'entretien de la voirie

C'est pourquoi, il faut :

- **Connaître son patrimoine par le diagnostic et l'auscultation** (cf.idrrim.com/publications/9628.htm)

- **Pour les chaussées neuves : dimensionner sa voirie en considération des classes de trafic**

- **Pour les chaussées à entretenir : le bon produit au bon endroit et au bon moment !**

1. **Adopter une politique d'entretien préventif**
2. **Assurer l'entretien courant (pas d'actions sur la structure)**
3. **Adopter des techniques d'entretien curatif adaptées (à traiter au cas par cas en fonction du défaut structurel)**

Rappel :
Entretien préventif : sur chaussées en bon état pour restaurer les caractéristiques de surface
Entretien courant : si désordres localisés (nids de poule)
Entretien curatif : sur chaussées en mauvais état

Connaissance de l'état de la chaussée

Connaissance → **Diagnostic → Auscultation**

Niveau de SERVICE

- Adhérence
- Uni longitudinal
- Orniérage
- Dégradations divers (nids de poule)

Niveau STRUCTUREL

- Déflexions
- Fissuration

Stratégie pour les chaussées neuves

HIERARCHISATION : exemple d'une agglomération	
Les voies de transit, interurbaines ou périurbaines et les voies de Z.I.	Trafic important Forte proportion de PL
Les voies de liaison, structurantes ou pénétrantes	Trafic moyen à important Proportion de PL variable Proportion de bus important
Les voies de distribution	Trafic modéré Proportion de bus modérée
Les voies de desserte	Trafic très modéré Pas de bus
Les voies dédiées aux véhicules de transport en commun	Trafic bus moyen à fort

Les classes de trafic Poids Lourds (PL)	La Moyenne Journalière Annuelle (MJA)
T0	**T0** ≥ 750 PL/jour/sens
T1	300 PL/jour/sens ≤ **T1** < 750 PL/jour/sens
T2	150 PL/jour/sens ≤ **T2** < 300/jour/sens
T3	50 PL/jour/sens ≤ **T3** < 150 PL/jour/sens
T4	25 PL/jour/sens ≤ **T4** < 50 PL/jour/sens
T5	**T5** < 25 PL/jour/sens

Tableau n° 1 : LES CLASSES DE TRAFIC POIDS LOURDS PAR JOUR ET PAR SENS

Techniques d'entretien

Les slides relatives à l'entretien courant et préventif sont issus de la **note 47 de l'IDRRIM (septembre 2021).**

Pour la bonne compréhension des éléments présentés ci-après :

1 cm d'épaisseur d'enrobé correspondant à 24 kg d'enrobés.

IDRRIM

INSTITUT DES ROUTES, DES RUES ET DES INFRASTRUCTURES POUR LA MOBILITÉ

NOTE D'INFORMATION

N° 47
SEPTEMBRE
2021

Sommaire

1 I Introduction

2 I Rappels sur l'entretien des chaussées

3 I Les niveaux d'endommagement de la chaussée

4 I Les techniques d'entretien économiques

Annexes

Entretien des chaussées routières : optimiser le coût global

1 Introduction

L'entretien des réseaux routiers est un poste de dépense important pour les maîtres d'ouvrage et gestionnaires de ceux-ci. Il importe de pouvoir optimiser la dépense d'entretien à court, moyen et long terme en fonction des moyens budgétaires disponibles.

Après un bref rappel sur les enjeux de l'entretien des chaussées, cette note présente les techniques adaptées aux différents cas de figures et stratégies, en vue de l'optimisation des coûts. De nombreux ouvrages rappelés dans la bibliographie traitent de ce sujet mais ils sont souvent anciens et il est apparu important de faire un point d'actualité en cette période où le réseau routier français se dégrade du fait de budgets de plus en plus contraints. En outre ce document met l'accent sur des techniques émergentes, soit nouvelles soit en développement, notamment à l'émulsion, peu ou pas abordées dans les documents antérieurs. Les voies à faible et moyens trafics (≤ T1) constituent de loin le linéaire le plus important du réseau routier français en général et des collectivités en particulier. Cette note cible donc particulièrement cette typologie de chaussées.

Cette note s'adresse aux gestionnaires des réseaux routiers départementaux, communaux et privés. Elle s'appuie sur l'expérience de gestionnaires et de leurs politiques d'entretien de réseaux. Elle contribue ainsi à la diffusion transversale de bonnes pratiques.

ROUTES DE FRANCE

Techniques d'entretien COURANT (1/2)

Imperméabilisation et restauration de l'adhérence

	POINT À TEMPS	PONTAGE DE FISSURES
Définition	Epandage d'émulsion et de gravillons pour des réparations localisées, réalisable en manuel ou préférentiellement de façon automatisée et synchrone	Garnissage de la fissure avec un mastic, mélange de sable et bitume. Finition sablée nécessaire.
Domaine d'emploi - Trafic	Tout trafic	Tout trafic
Imperméabilisation	Bonne efficacité	Bonne efficacité dans le cas de dégradations linéaires
Adhérence	Régénération locale	Non
Amélioration de l'uni	Non	Non
Durée d'usage	De quelques mois à 4 ans suivant le trafic	De 5 à 15 ans selon le trafic
Avantage spécifique	Réparations localisées	Colmatage de fissures
Limites d'emploi	Dans le cas de dégradations non linéaires, légères et sur des surfaces étendues (pour lesquelles il convient d'envisager un revêtement superficiel dans une démarche d'entretien préventif). Risque de rejet à gérer.	Etat du support et type de fissures

Techniques d'entretien COURANT (2/2)

Bouchage de nids de poule et déflachage

	ENROBÉS STOCKABLES	ENROBÉS STOCKABLES À PERFORMANCES AMÉLIORÉES*
Définition	Enrobé bitumineux stockable, en vrac ou conditionné	Enrobé stockable, conditionné à prise rapide et résistant au trafic
Domaine d'emploi - Trafic	Pour des trafics faibles à moyen	Pour des trafics moyens à forts
Imperméabilisation	Scellement de surface nécessaire pour imperméabilisation	Bonne efficacité
Adhérence	S.O.	S.O.
Amélioration de l'uni	Localement	Localement
Durée d'usage	Faible mais dépend du trafic. Meilleure durabilité avec des produits denses	De 2 à 5 ans selon trafic
Avantage spécifique	Adapté pour la reprise de dégradations ponctuelles d'une couche de roulement	Adapté pour la reprise de dégradations ponctuelles d'une couche de roulement. Limite le nombre d'interventions et donc les risques sous circulation.
Limites d'emploi	Ne convient pas aux forts trafics. Emploi ponctuel	Emploi ponctuel

Techniques d'entretien PREVENTIF (1/4)

Revêtements superficiels

	ESU	MBCF	RSC
Définition	Enduit Superficiel d'Usure. Monocouche, bicouche ou prégravillonnés (plus « épais »).	Matériau Bitumineux Coulé à Froid. Revêtement à froid de faible épaisseur en une ou deux couches.	Revêtement Superficiel Combiné. Association d'une couche type Enduit Superficiel et d'un MBCF.
Domaine d'emploi / trafic	Toutes chaussées, le plus souvent sous faible et moyen trafic	Toutes chaussées, le plus souvent sous faible et moyen trafic	Toutes chaussées, le plus souvent sous faible et moyen trafic
Imperméabilisation	Très efficace durablement	Bonne efficacité	Très efficace durablement
Adhérence	Très bonne	Bonne	Bonne
Amélioration de l'uni	Non	Reprofilage d'ornière jusqu'à 1 cm, en bicouche	Non
Durée de vie	13 à 15 ans	8 à 9 ans Monocouche 8 à 14 ans en bicouche	Technique récente : supérieure à 10 ans
Avantage spécifique	Technique très économique, forte imperméabilisation et forte macrotexture, capacité de reprise de certaines hétérogénéités du support pour les ESU « épais » pré-gravillonnés	Technique très économique à faible rejet. Aspect enrobé. Revêtement superficiel moins bruyant que les ESU.	Technique économique. Imperméabilisation apportée par l'ES et aspect des MBCF. Faible rejet. Bon niveau d'adhérence à terme. Revêtement superficiel moins bruyant que les ESU.
Limites d'emploi	Revêtement bruyant. Précautions à la remise en service. Risque de rejet au jeune âge.	Déformabilité du support : imperméabilisation peu durable en cas de fissuration active. Peu adapté aux fortes sollicitations hivernales.	Précautions à la remise en service. Peut générer un glaçage sous très fort trafic : adapter qualité du liant et dosages.

ESU : **E**nduit **S**uperficiels d'**U**sure
MBCF : **M**atériau **B**itumineux **C**oulés à **F**roid
RSC : **R**evêtement **S**uperficiel **C**ombiné

Techniques d'entretien PREVENTIF (2/4)

Enrobés

	BBUM	BBTM	BBSG
Définition	Béton Bitumineux Ultra Mince	Béton Bitumineux Très Mince	Béton Bitumineux Semi Grenu
Domaine d'emploi / trafic	25 à 40 kg/m²	20 à 30 mm	50 à 90 mm
Imperméabilisation	Nécessité d'imperméabiliser le support (couche d'accrochage fortement dosée ou revêtements superficiels selon le cas)	Nécessité d'un support imperméabilisé (couche d'accrochage fortement dosée ou revêtements superficiels selon le cas)	Bonne efficacité
Adhérence	Très bonne adhérence	Très bonne adhérence	Acceptable
Amélioration de l'uni	Non	Déformation maximale 10 mm	Déformation maximale 20 mm
Durée de vie	8 à 10 ans Bitume modifié recommandé Sensibles à l'affinité liant granulat et météorologie	≥ 8 ans avec bitume pur ≥ 12 ans avec bitume modifié Sensibles à l'affinité liant granulat et météorologie	13 à 20 ans
Avantage spécifique	Economique pour restaurer une forte adhérence	Revêtement peu bruyant à forte adhérence pour fort trafic	Bonne capacité de reprofilage et d'imperméabilisation, apport structurel. Peut contenir une forte proportion de recyclé
Limites d'emploi	Nécessité d'un support en très bon état (planéité et absence de fissuration)	Inadapté aux supports de mauvaise qualité (planéité, fissuration)	--

BBUM : **B**éton **B**itumineux **U**ltra **M**ince
BBTM : **B**éton **B**itumineux **T**rès **M**ince
BBSG : **B**éton **B**itumineux **S**emi-**G**renu

Techniques d'entretien
PREVENTIF (3/4)

Enrobés à l'émulsion

	DÉFINITION	DOMAINE D'EMPLOI	DURÉE DE VIE	IMPERMÉABILISATION	AVANTAGE SPÉCIFIQUE	LIMITES D'EMPLOI
BBE	Béton Bitumineux à l'émulsion	20 à 80 mm	Durée de vie supérieure à 10 ans pour une mise en œuvre dans de bonnes conditions Dépend du trafic et de la formulation	Bonne	Correction des déformations modérées et nouvelle couche de roulement	Inadapté aux trafics > T2 et aux efforts tangentiels importants

BBE : **B**éton **B**itumineux à l'**E**mulsion

Techniques d'entretien PREVENTIF (4/4)

Reprofilage et retraitement

	ENROBÉS DE REPROFILAGE	GE R	GE S	RETRAITEMENT EN PLACE AU LIANT HYDRAULIQUE	RETRAITEMENT EN PLACE À L'ÉMULSION
Définition	Grave bitume (GB2 ou GB3) ou béton bitumineux	Grave émulsion de reprofilage	Grave émulsion structurante	Recyclage in situ du corps de chaussée au liant hydraulique	Recyclage in situ à l'émulsion de bitume
Domaine d'emploi / trafic	Chaussées très déformées (profils en travers et longitudinal) Réalisation de purges Tous trafics	Chaussées très déformées (profils en travers et longitudinal) Réalisation de purges Tous trafics < T2	Chaussées déformées et fatiguées. Réalisation de purges Tous trafics ≤ T1	Chaussées très fatiguées, augmentation de trafic / renforcement Tous trafics	Couches bitumineuses décollées ou très vieillies, augmentation de l'épaisseur la base bitumineuse Trafic ≤ T1
Imperméabilisation	Partielle Nécessite une couche d'accrochage et une couche de roulement	Oui mais nécessite une couche de roulement	Partielle Nécessite une couche d'accrochage et une couche de roulement : ESU, MBCF, RSC	Non. Corps de chaussée à recouvrir par un enduit de cure et au moins un revêtement bitumineux épais imperméabilisant Prévoir système anti-fissure	Partielle. Cette assise ou liaison est à recouvrir par un enduit de scellement et une couche de surface imperméable : ESU, MBCF, RSC, BBE, BBSG ou BBS
Amélioration de l'uni	Très efficace	Très efficace	Très efficace	Très efficace avec la couche de roulement épaisse	Très efficace (dépend cependant du type d'atelier et de la couche de roulement)

GB : **G**rave **B**itume
GE R et **GE S** : **G**rave **E**mulsion de **R**eprofilage ou de **S**tructure

ENJEU 3
L’adaptation

ROUTES DE FRANCE

Adapter l'infrastructure au changement climatique

Les impacts du dérèglement climatique

- Vagues de chaleur et canicules
- Sécheresse
- Pluies intenses et crues

Conséquences sanitaires

- **Inconfort thermique :** perte de bien-être
- **Mortalité :** augmentation des décès dus aux coups de chaleur

le Parisien Edition de Paris

PRES DE DEUX MILLE MORTS EN ILE-DE-FRANCE

6 PAGES SPECIALES Pourquoi la canicule est devenue une tragédie

Le parisien – 14 août 2003

Conséquences sur les infrastructures

- Risque Gonflement Argiles (RGA)
- Résilience des infras (inondations, crues, éboulements)

2 actions pour votre collectivité :

- lutter contre la surchauffe urbaine
- Limiter les inondations

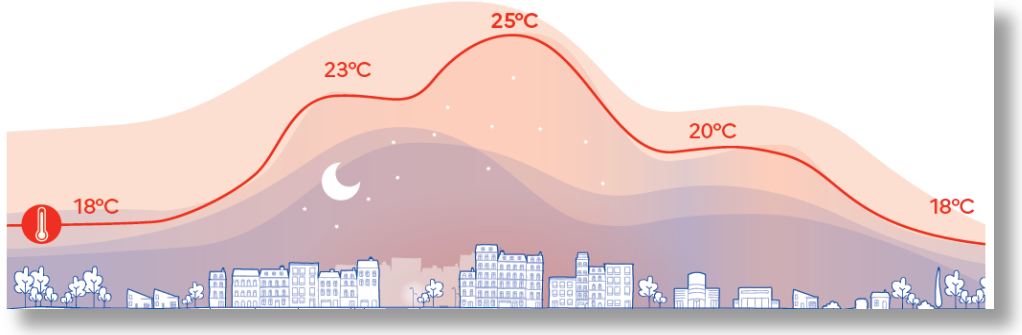
Action 1 : Lutte contre la surchauffe urbaine

ROUTES DE FRANCE

Ilot de chaleur urbain

Qu'entend-t-on par îlot de chaleur urbain ?

- T°C plus élevée en ville vs. campagne environnante



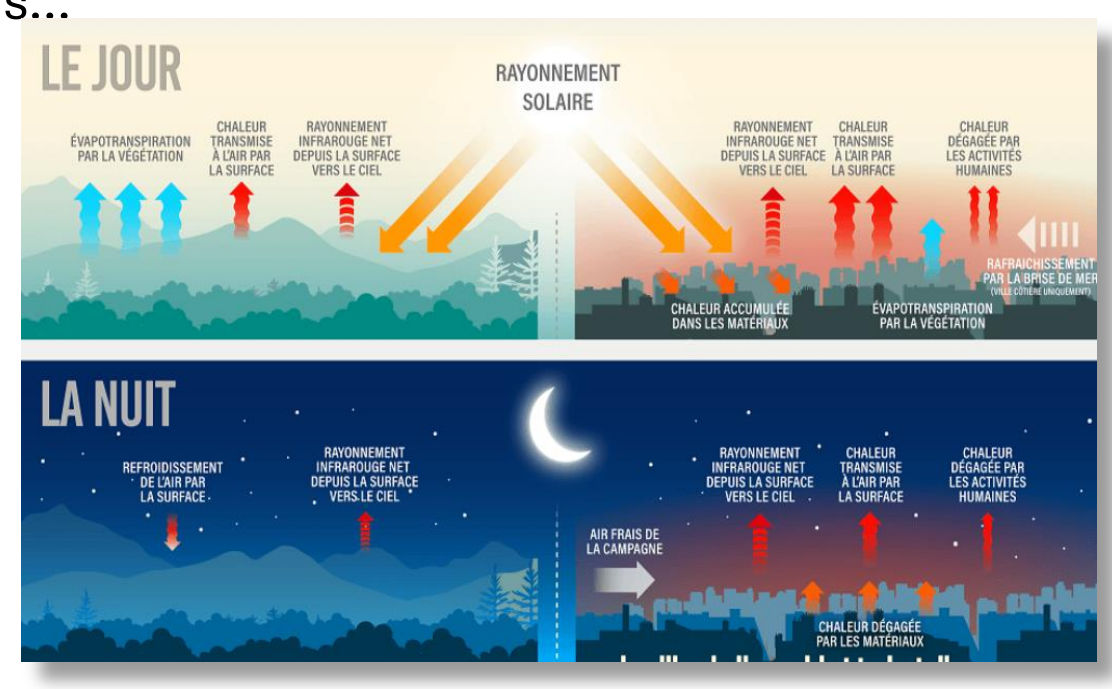
Îlot de chaleur urbain à 4h du matin : répartition de la T°C de l'air de la ville et des zones rurales environnantes

Quelles en sont les causes ?

- Morphologie urbaine
- Surfaces minéralisées / Absence de végétation
- Chaleur anthropique: véhicules thermiques, climatiseurs…

Un phénomène spatial et temporel

- **Spatial** : certains endroits plus marqués que d'autres
  - place en revêtement minéralisé vs. parc
  - immeubles vs. zone pavillonnaire
- **Temporel** :
  - intensité plus importante la nuit
    (l'air urbain se rafraîchit moins vite que l'air rural)
  - phénomène plus intense en été



La solution des revêtements clairs

- Réduire l'albédo pour abaisser les températures en surface

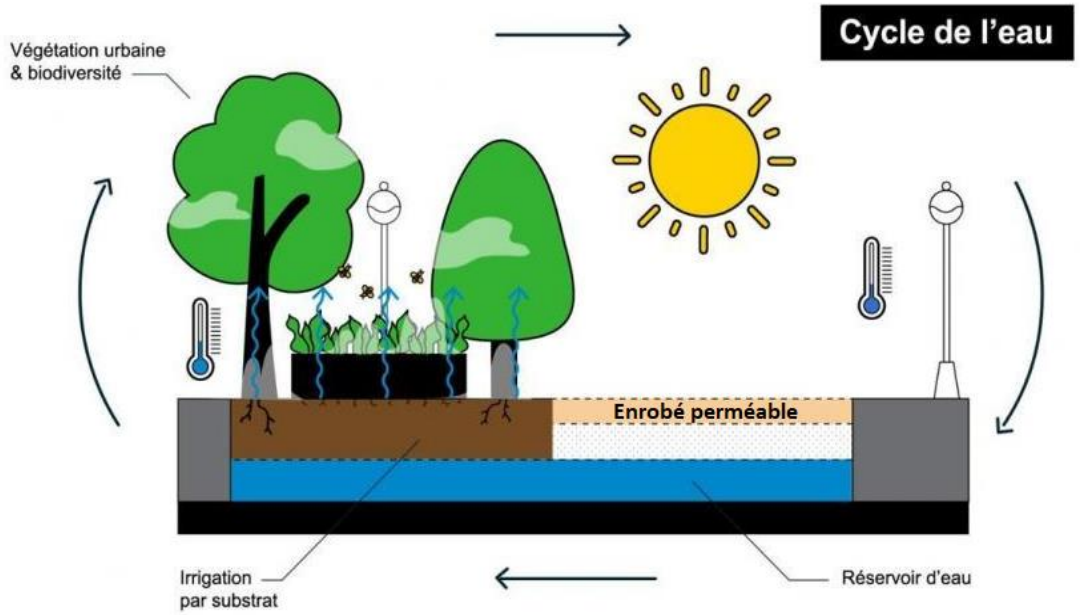
Grace à :
- Des enrobés clairs ;
- Des enrobés à base de liant de synthèse ou de liant végétal ;
- Des enrobés grenaillés avec des granulats clairs.

L’intégration de solutions vertes

- Permet d’améliorer l’infiltration des eaux de pluie
- Réduit l’inconfort thermique :
  - Ombrage
  - Evapotranspiration
- Participe à l’attractivité des territoires

L’intégration de solutions bleues

- Permettre la gestion des eaux de pluie :
    - Limiter l’imperméabilisation des sols ou permettre une gestion de l’eau lorsque le sol est imperméabilisé
    - Eviter le ruissellement
    - Gérer au plus près du point de chute
    - Intégrer « le cycle de l’eau » dans l’urbanisme

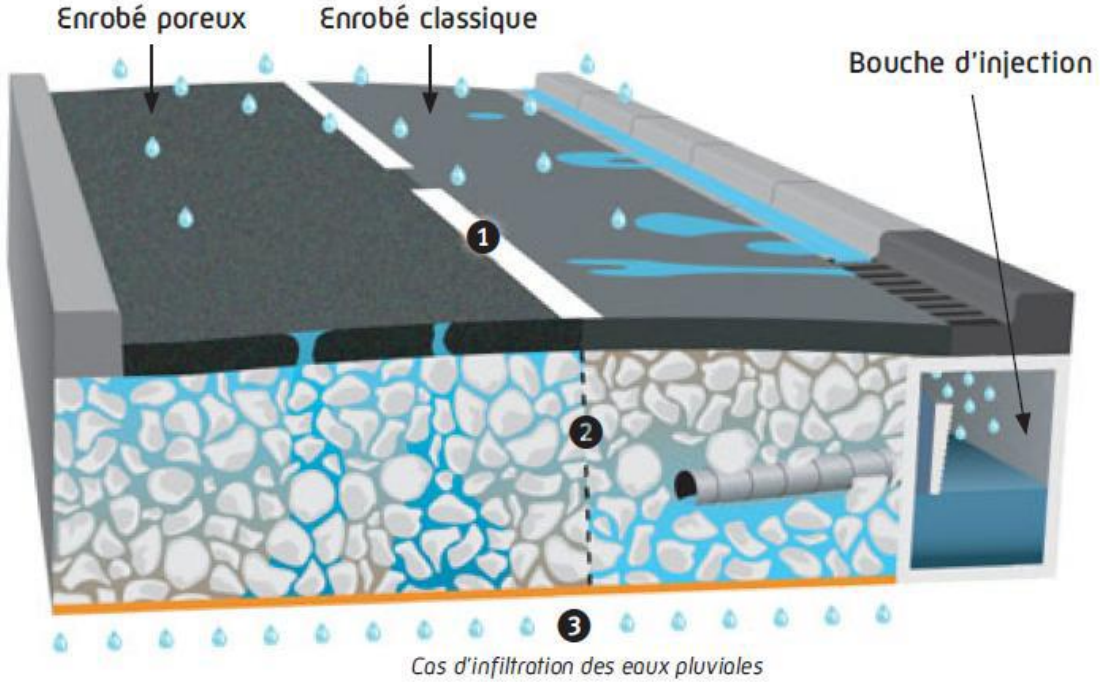


Action 2 : Limiter les inondations

ROUTES DE FRANCE

Les chaussées drainantes ou perméables avec système de gestion de l'eau

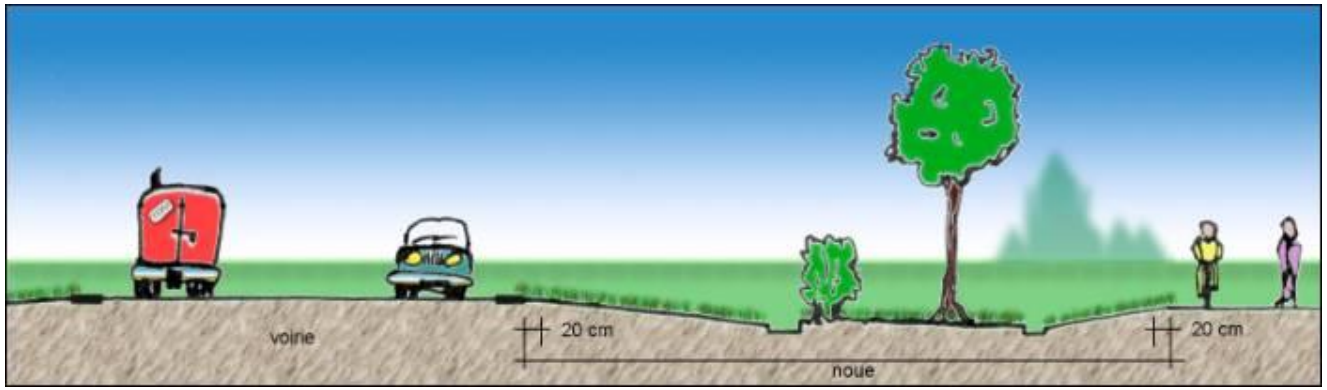
- Objectif : infiltrer l'eau dans la chaussée
  - Permet de lutter contre les inondations, les fortes précipitations
  - Permet d'irriguer les espaces végétalisés
  - Permet de limiter la consommation d'eau potable



Cas d'infiltration des eaux pluviales

Les noues en bord de route

- Permet d’infiltrer l’eau en bord de route
- Lutte contre les inondations et le ruissellement

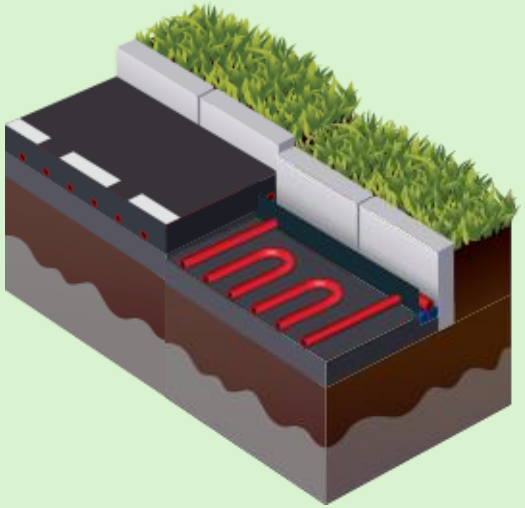


ENJEU 4

La modernisation du réseau

ROUTES DE FRANCE

Les solutions innovantes

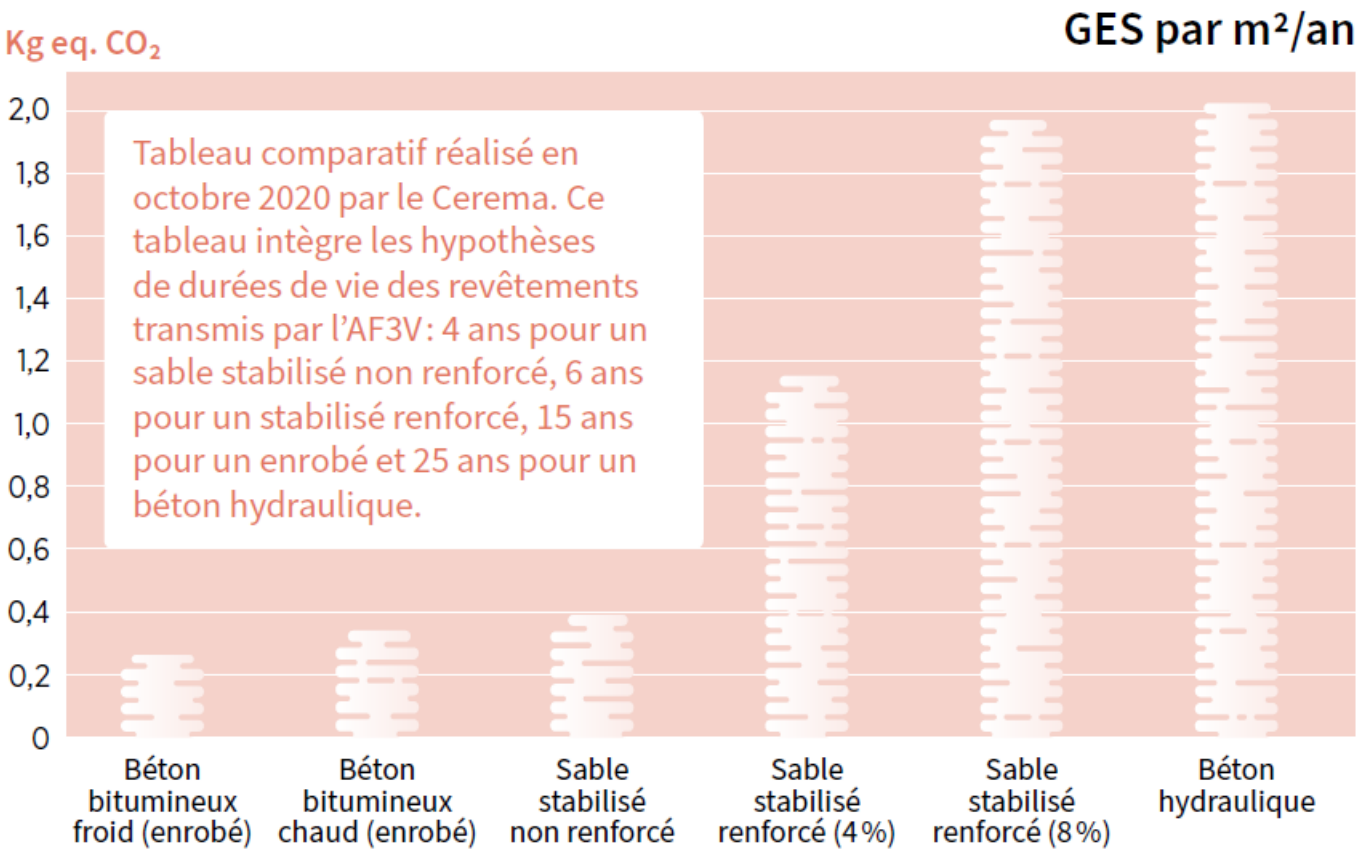


Chauffer les bâtiments grâce à l'énergie solaire stockée par la route

Eclairage intelligent au juste besoin

ROUTES DE FRANCE

L'enrobé = la solution la plus éco-responsable pour vos pistes cyclables



Source : Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V)
REVÊTEMENT DES VOIES VERTES : Déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable

ROUTES DE FRANCE

ENJEU 5
La protection de l'environnement

ROUTES DE FRANCE

A compter du mois d'août 2026 : obligation pour les maitrises d'ouvrage publiques d'intégrer un critère environnemental dans les marchés

La solution :

- **Ouvrir les marchés aux variantes environnementales**
  - Enrobés à fort taux d'agrégats d'enrobé
  - Enrobés < 150°C
  - Enrobés biosourcés

- **Clause environnementale SEVE-TP**

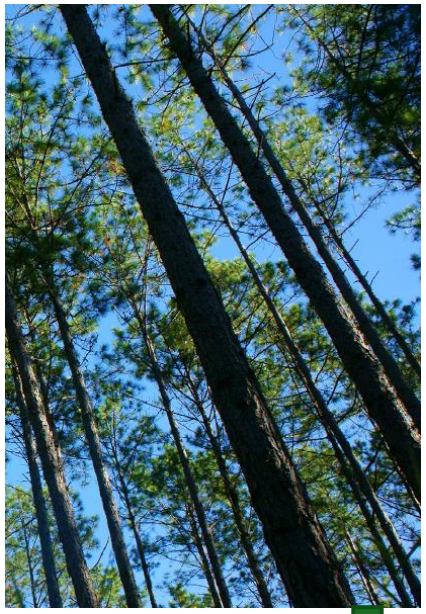
SEVE-TP
ÉCO-COMPARATEUR DES TRAVAUX PUBLICS

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Achats-durables.gouv.fr
Accélérer la transition vers des achats publics et privés durables

ROUTES DE FRANCE

Les liants biosourcés comme liant d'ajout



- Pourquoi ?
  - Varier les sources d'approvisionnement
  - Avoir dès maintenant des solutions « post-pétrole »
  - Mieux valoriser la biomasse (ex: alternative à la combustion)
- 2 types d'alternatives au bitume
  - Remplacement partiel
    - Modificateur de rhéologie (< 10%) : Fluxant, Régénérant, Biopolymère
    - Tensio-actif
  - Remplacement total
    - À 100% dans les techniques neuves (liant végétal)
    - En liant d'apport partiellement biosourcé

ROUTES DE FRANCE

ENJEU 6
Les financements

ROUTES DE FRANCE

nancer la voirie : quels leviers pour la commune ?

sieurs partenaires peuvent soutenir vos projets. Des dispositifs à mobiliser selon la nature des travaux.

État – DETR
Dotation d'équipement des territoires ruraux

25 à 30 %
jusqu'à **30 500 €**
(selon le barème Ariège)

Pour quels projets ?
Voirie, sécurisation, traversées de villages, mobilités douces…
Hors entretien courant.

Comment ?
Dossier auprès de la Préfecture, avant démarrage de l'opération.

État – DSIL
Dotation de soutien à l'investissement local

≈ 2,5 M€
d'enveloppe en Ariège en 2025

Pour quels projets ?
Projets structurants : mobilités, espaces publics, transition écologique, requalification.

Comment ?
Dossier auprès de la Préfecture / programmation État.

État – Fonds vert
Accélérer la transition écologique

> 1 M€
en Ariège en 2026

Pour quels projets ?
Adaptation climatique, gestion des eaux pluviales, prévention des inondations, renaturation, mobilités rurales.

Comment ?
Dossier via Aides-territoires / Préfecture.

Région Occitanie
Mobilités et aménagements

Jusqu'à 30 %
Plafonné à **120 000 €/km**
pour certains aménagements cyclables

Pour quels projets ?
Pistes cyclables, voies vertes, cheminements et mobilités.

Comment ?
Dépôt sur Mes Aides en Ligne.

Département de l'Ariège
FDAL et dispositifs départementaux

≈ 3 M€
programmés par an

Pour quels projets ?
Investissements communaux : équipements, aménagements locaux, voirie (selon règlement départemental).

Comment ?
Solliciter le Département en amont du projet.

FCTVA et intercommunalité
Des leviers complémentaires

FCTVA
16,404 %
des dépenses éligibles

Pour quels projets ?
Récupération d'une partie de la TVA sur les investissements éligibles.

Comment ?
Automatique selon le régime applicable.

EPCI / fonds de concours
Selon règlement local

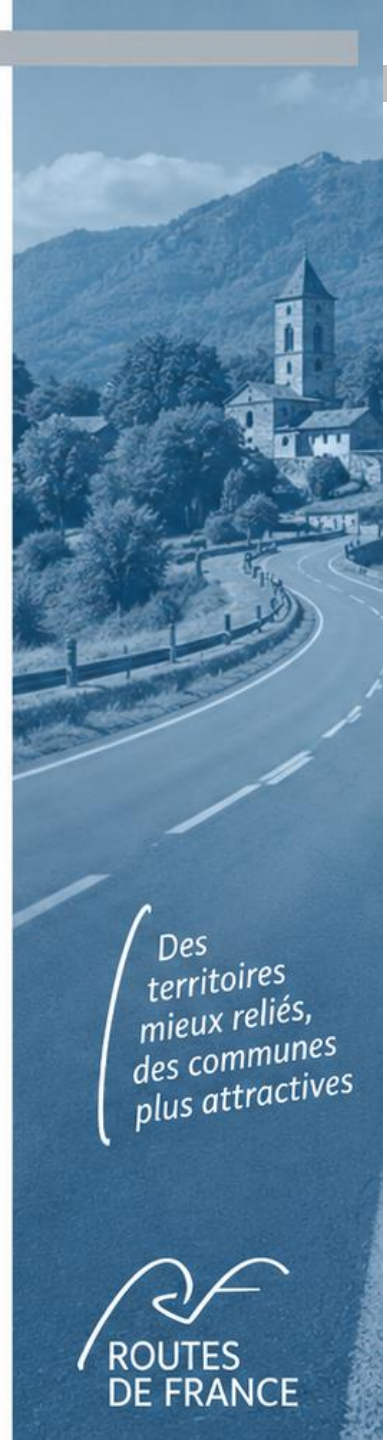
Pour quels projets ?
Projets d'intérêt communautaire : voirie, mobilités, espaces publics.

Comment ?
Négociation avec l'intercommunalité.

Le bon réflexe :
ne pas attendre d'avoir le projet pour chercher les financements.

1. Diagnostiquer son patrimoine
2. Programmer les travaux
3. Identifier les financeurs
4. Déposer les dossiers
5. Engager les travaux

Repères Ariège 2025-2026 – Dispositifs susceptibles d'évoluer annuellement.



ROUTES DE FRANCE

Merci de votre attention !

Restons en contact

FRTP OCCITANIE

Julien BLANC-GALÉRA

Responsable des relations institutionnelles

Julien.blanc.galera@fntp.fr

05 61 25 71 05 . 06 34 54 12 43

ROUTES DE FRANCE