



# **CONTRAT DE PLAN**

## **Etat – Société ESCOTA**

Période 2017 – 2021

## Avertissement

Conformément à l'article 1 du décret n°95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes peuvent conclure des contrats de plan pour une durée maximale de cinq ans.

Ces contrats peuvent faire l'objet d'avenants signés entre les parties.

La présente version consolidée du contrat de plan passé entre l'Etat et la société ESCOTA pour la période 2017-2021 constitue un outil de documentation.

Seule fait foi la version originale du contrat de plan et, le cas échéant, des avenants signés par les parties.

Compte tenu de leur volume, de leur format et de leurs caractéristiques, les annexes au contrat de plan ne sont pas mises à disposition du public par voie électronique.

Ces pièces, ainsi que le contrat initial et ses avenants, sont consultables sur rendez-vous sollicité par l'intéressé à l'adresse suivante : [Gral.Gra.Grn.Dit.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Gral.Gra.Grn.Dit.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr).

Le demandeur précisera notamment les pièces qu'il souhaite consulter.

Cette consultation se fait dans le respect des règles applicables en matière de confidentialité des données relevant du secret industriel et commercial et dans le respect des autres secrets protégés par la loi.

# SOMMAIRE

<b><i>I – INVESTISSEMENTS RELEVANT DU CONTRAT DE PLAN 2017-2021</i></b>	<b>5</b>
<b>I.1 – Préambule</b>	<b>5</b>
<b>I.2 – Aménagement de nouveaux diffuseurs (fiches A01 et A03)</b>	<b>5</b>
<b>I.3 – Aménagements environnementaux (fiche B02 à B04)</b>	<b>5</b>
<b>I.4 – Suites réservées aux demandes relatives à la réalisation de nouveaux aménagements non-inscrits dans le contrat de concession</b>	<b>7</b>
<b><i>II – ENTRETIEN DU PATRIMOINE</i></b>	<b>8</b>
<b>II.1 - Domaine Chaussées</b>	<b>8</b>
<b>II.1.1. Suivi et auscultation des chaussées</b>	<b>8</b>
<b>II.1.2. État structurel des chaussées</b>	<b>9</b>
<b>II.1.3. Audit du patrimoine chaussées</b>	<b>9</b>
<b>II.2 – Domaine Ouvrages d’art (OA)</b>	<b>9</b>
<b>II.2.1. Remise des ouvrages</b>	<b>9</b>
<b>II.2.2. Surveillance des ouvrages</b>	<b>9</b>
<b>II.2.3. Fonctionnalité des ouvrages :</b>	<b>10</b>
<b>II.3 - Domaine Environnement</b>	<b>11</b>
<b>II.3.1. Assainissement et Ouvrages hydrauliques</b>	<b>11</b>
<b>II.3.2. Clôtures</b>	<b>11</b>
<b>II.3.3. Ouvrages environnementaux</b>	<b>11</b>
<b><i>III – INDICATEURS</i></b>	<b>12</b>
<b>III.1 – Définition des indicateurs de performance</b>	<b>12</b>
<b>III.2 – Objectifs de performance</b>	<b>12</b>
<b>III.3 – Pénalités associées aux objectifs de performance</b>	<b>12</b>
<b>III.4 – Dispositions complémentaires</b>	<b>12</b>
<b>III.5 – Indicateurs statistiques</b>	<b>13</b>
<b><i>IV - POLITIQUE TARIFAIRE</i></b>	<b>14</b>
<b>IV-1 - Evolution globale des tarifs de péage</b>	<b>14</b>
<b>IV-2 - Modalités spécifiques applicables aux années 2018 à 2021</b>	<b>14</b>
<b><i>V – SUIVI DE L’EXECUTION DU CONTRAT</i></b>	<b>16</b>
<b>V.1 - Bilan du contrat de plan 2012-2016</b>	<b>16</b>
<b>V.2 - Rapport annuel d’exécution de la concession</b>	<b>16</b>
<b>V.3 - Etude financière prévisionnelle de la concession</b>	<b>16</b>
<b>V.4 - Rapport sur l’état d’avancement des liaisons nouvelles et des opérations d’élargissement</b>	<b>16</b>
<b>V.5 – Compte-rendu mensuel d’exploitation</b>	<b>16</b>
<b>V.6 - Suivi de la qualité du service rendu aux usagers</b>	<b>16</b>
<b><i>VI – LISTE DES ANNEXES</i></b>	<b>18</b>

## Préambule

Le 28 juillet 2016, à l'occasion du lancement des travaux d'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A9 entre le Boulou et la frontière espagnole, le Président de la République a fait part de son souhait de voir mettre en œuvre un nouveau plan d'investissement autoroutier (PIA), avec une traduction concrète dans les premiers mois de l'année 2017.

L'État et la société ESCOTA se sont ainsi réunis à plusieurs reprises à partir du mois de septembre 2016 afin d'identifier les opérations à intégrer à ce nouveau plan d'investissement autoroutier. Les opérations retenues dans le plan d'investissement autoroutier visent :

- d'une part, à améliorer la desserte des territoires, principalement via la création de nouveaux diffuseurs autoroutiers. Ces opérations font de ce fait l'objet d'un cofinancement des collectivités territoriales concernées ;
- d'autre part, à réaliser des aménagements environnementaux non prévus au titre des engagements contractuels de la société concessionnaire et destinés en particulier à permettre le passage de la faune, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à lutter contre la pollution des eaux.

Le cadre contractuel relatif à ce plan d'investissement se compose :

- de l'avenant n°16 à la convention de concession ESCOTA et à son cahier des charges annexé qui introduit en particulier, à l'article 25, le principe des contreparties tarifaires ;
- du présent contrat de plan 2017-2021 et ses annexes, qui précisent sur cette période les investissements à réaliser sur les autoroutes en service, mais aussi les politiques qui seront mises en œuvre par ESCOTA, notamment en matière de qualité de service et de suivi du patrimoine.

# I – INVESTISSEMENTS RELEVANT DU CONTRAT DE PLAN 2017-2021

## I.1 – Préambule

Les opérations listées dans la présente partie font l'objet d'une compensation financière dans le cadre du contrat de plan conclu entre l'État et la société ESCOTA pour la période 2017-2021, selon les modalités précisées en partie IV (politique tarifaire).

Des fiches de présentation de chacune de ces opérations, qui précisent notamment la consistance des aménagements prévus et les délais de réalisation fixés, figurent en annexe 2.

Les instructions applicables à la réalisation de ces opérations sont précisées en annexe 3.

## I.2 – Aménagement de nouveaux diffuseurs (fiches A01 et A03)

ESCOTA réalisera dans les conditions fixées notamment aux fiches opérations figurant en annexe 2, les diffuseurs suivants :

- A8 : quart de diffuseur à Beausoleil (fiche A01) ;
- A51 : diffuseur de Cadarache (fiche A03).

Ces opérations font l'objet d'un co-financement d'une ou plusieurs collectivités territoriales.

La société concessionnaire fait ses meilleurs efforts pour conclure avec la ou les collectivités concernées une convention de financement venant préciser les modalités de versement à la société concessionnaire des participations financières précisées à l'annexe PIA 1 au cahier des charges de la concession. La société concessionnaire saura compter sur l'appui de l'Etat dans cette démarche, autant que faire se peut.

Chacune des parties s'engage à informer l'autre dans les meilleurs délais des risques d'abandon d'une opération co-financée dans le cadre du présent contrat de plan (notamment intention d'une ou plusieurs collectivités territoriales de ne plus apporter sa part du financement d'une opération).

## I.3 – Aménagements environnementaux (fiche B02 à B04)

### ➤ Réalisation de parkings de covoiturage (fiche B04)

Des parkings de covoiturage sont réalisés sur l'ensemble du réseau de la société ESCOTA, dans la limite d'une provision fixée à 4 M€ HT valeur 2016. Sous réserve du processus décrit ci-après, le nombre minimal de places attendu correspondant au montant de la provision est de 500.

Chaque opération de création de parkings de covoiturage menée dans le cadre du présent programme fait obligatoirement l'objet d'un partenariat avec la ou les collectivités territoriales concernées. Les financements apportés par ces collectivités ne peuvent être inférieurs à 30 % du montant total de l'opération, excepté lorsque les parkings sont réalisés en dehors du domaine public autoroutier concédé (DPAC) au bénéfice des usagers de l'autoroute. Le foncier est alors mis à disposition par les collectivités qui prennent en charge ensuite l'exploitation et l'entretien du site. Ces parkings de covoiturage, dont la vocation est d'améliorer l'efficacité de l'infrastructure autoroutière, doivent être implantés à proximité immédiate de l'autoroute. Leur emplacement et la

signalisation indiquant cet emplacement doivent viser à ce que leur fréquentation soit prioritairement composée des usagers de l'autoroute.

Les parkings de covoiturage réalisés doivent comprendre :

- une plate-forme et les chaussées (parking proprement dit et voiries), dimensionnées pour un trafic de type véhicule léger ;
- l'assainissement de la plate-forme et des voiries ;
- un système d'éclairage public, sauf avis contraire des collectivités territoriales concernées ;
- un ou plusieurs abris d'attente (protection vis à vis des intempéries), sauf avis contraire des collectivités territoriales concernées ;
- la signalisation horizontale et verticale (y compris rabattement) ;
- un cheminement matérialisé pour les piétons ;
- un portique adapté au gabarit des véhicules légers en entrée et sortie de site ;
- une ou plusieurs poubelles ;
- une clôture, sauf avis contraire des collectivités territoriales concernées.

Compte tenu des fonctionnalités ainsi attendues, le coût maximal de chaque projet de parking ramené au prix d'une place de parking ne peut excéder 8 000€ HT valeur 2016 (financement des collectivités territoriales inclus).

Afin de maximiser l'offre nouvelle dans le cadre du présent programme tout en cherchant une réponse la plus adaptée aux attentes locales, les aménagements complémentaires éventuellement demandés par les collectivités territoriales sur chaque site (sanitaires, dépose minute, arrêts de lignes de transports collectifs, bornes de recharge électrique, stationnement vélo, information multimodale, etc.) sont à leur charge intégrale et ne sont pas comptabilisés dans le montant de l'opération mentionné à l'alinéa précédent. Le concessionnaire règle dans ce cas les modalités de prise en charge par les collectivités territoriales des travaux correspondants dans une convention de partenariat avec ces dernières.

L'accès aux parkings de covoiturage réalisés dans le cadre de ce programme est gratuit.

Dans un délai maximum d'un an suivant la publication du 16<sup>ème</sup> avenant à la convention de concession ESCOTA, ESCOTA fournit un dossier d'orientations stratégiques portant sur l'ensemble du programme présentant de manière générale les scénarios d'implantation des sites avec la justification du besoin ainsi que les dimensionnements, niveaux de service et partenariats envisagés.

Le dossier ainsi transmis fait l'objet d'un avis de principe du concédant portant notamment sur la pertinence globale de l'implantation dans la limite des informations fournies par la société concessionnaire, dans les délais fixés au I de l'annexe 7 à la circulaire n° 2002-63 du 22 octobre 2002 relative aux modalités d'élaboration et d'approbation des dossiers concernant les opérations d'aménagement sur les autoroutes en service, venue modifier la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes en service.

Il appartient à la société concessionnaire de faire ensuite diligence pour déposer auprès des autorités compétentes des dossiers conformes aux exigences réglementaires qui s'imposent aux opérations réalisées dans ce cadre.

Ces dernières font notamment l'objet de dossiers conformément à la circulaire visée plus haut. Les dossiers ainsi transmis font l'objet d'une validation par le concédant, dans les conditions fixées par cette circulaire. Les parties conviennent qu'à défaut d'une transmission d'un avis par courrier dans les délais fixés au I de l'annexe 7 de cette même circulaire, la validation du dossier sera considérée comme tacitement obtenue. ESCOTA peut alors engager les opérations particulières y figurant et qui sont imputées sur cette provision, dans la limite du montant de la provision précisée au premier paragraphe.

L'ensemble des conventions signées avec les collectivités est transmis au concédant. Le contenu de ces conventions permet d'arrêter les montants à imputer sur la provision prévue au titre du présent programme : pour chaque opération, le montant financé par la provision inscrite au présent contrat est égal à la part financée par ESCOTA du montant de l'opération prévue dans la convention (hors aménagements complémentaires éventuellement demandés par les collectivités territoriales), dans la limite du coût maximum précité de 8 000€ HT valeur 2016 par place incluant la part de cofinancement des collectivités (hors aménagements complémentaires éventuellement demandés par les collectivités territoriales sur chaque site).

A la fin du contrat de plan, la société concessionnaire remet au concédant, dans le cadre du rapport de bilan complet de la mise en œuvre du contrat de plan prévu à l'article 35.7 du contrat de concession, un bilan de l'emploi de la provision prévu au titre de ce programme.

#### **➤ Autres aménagements environnementaux (fiches B01 à B03)**

ESCOTA réalisera dans les conditions fixées notamment aux fiches opérations figurant en annexe 2, les aménagements environnementaux suivants :

- Protection de champs captants sur les autoroutes A50 et A51 (fiche B01) ;
- Aménagement de 7 éco-ducs et de 4 rétablissements de continuité piscicole sur le réseau ESCOTA (fiche B02) ;
- Résorption de l'intégralité des points noirs bruits identifiés sur le réseau ESCOTA dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) non traités à l'issue du contrat de plan 2012-2016 (fiche B03).

#### **I.4 – Suites réservées aux demandes relatives à la réalisation de nouveaux aménagements non-inscrits dans le contrat de concession**

Les demandes de nouveaux aménagements, non prévus au contrat de concession, peuvent faire l'objet, à la demande de l'État, d'une étude d'opportunité et de faisabilité technique financée par les collectivités intéressées à laquelle peut participer la société concessionnaire. Cette participation se fait dans le cadre d'une convention conclue entre la société concessionnaire et les collectivités concernées.

L'objet de cette étude est d'exposer les enjeux d'aménagement du territoire, les perspectives de création d'emplois et de développement local, ainsi que l'impact du projet sur l'environnement. Elle présente les principaux avantages et inconvénients du projet au regard d'autres solutions envisageables (en particulier, pour les projets de nouveaux diffuseurs, au niveau du réseau routier local). Elle vise également à réaliser une estimation des coûts de réalisation, d'entretien et d'exploitation de ce nouvel aménagement.

Elle doit démontrer que le nouvel aménagement ne compromettrait pas les fonctionnalités essentielles de l'infrastructure autoroutière existante, en particulier la fluidité des conditions de circulation et la sécurité des usagers. Elle comprend une analyse des déplacements actuels et projetés sur le secteur concerné permettant de s'assurer de l'intérêt de ce nouvel aménagement.

Au vu de ces études, et au terme des négociations avec les collectivités locales sur le financement de l'investissement et du déficit d'exploitation, l'État peut demander à ESCOTA de réaliser le nouvel aménagement, sous réserve que soit assuré l'équilibre financier de l'opération sur la durée de la concession.

## II – ENTRETIEN DU PATRIMOINE

Les principaux domaines de l'entretien du patrimoine font l'objet de politiques élaborées en tenant compte des obligations contractuelles ou réglementaires, de la prise en compte de la sécurité des personnes, du service aux usagers, du développement durable, de l'expérience et des règles de l'art. Elles visent également à assurer la préservation du patrimoine routier de l'État.

Ces politiques couvrent les chaussées, les ouvrages d'art, les ouvrages en terre, les portiques, potences et hauts mâts, les candélabres, les panneaux à messages variables, les dispositifs de retenue, la signalisation verticale et horizontale, les auvents, les pylônes, et les ouvrages environnementaux (assainissement et ouvrages hydrauliques, clôtures et murs anti-bruit).

Elles s'appuient sur des systèmes d'information et des bases de données historiques qui permettent de connaître l'inventaire et l'état des ouvrages de l'ensemble du réseau.

### II.1 - Domaine Chaussées

Le suivi des ouvrages est organisé autour des auscultations programmées des couches de roulement avec des appareils à grand rendement (permettant des mesures d'uni, d'adhérence, d'orniérage et de procéder aux relevés de dégradations de surface) et des bilans structurels des couches d'assise.

Les résultats de ces auscultations alimentent les bases de données relatives aux chaussées, conduisent à l'évaluation de l'état du réseau et permettent d'élaborer la programmation glissante des travaux de renouvellement des couches de roulement ou de réhabilitation des couches d'assise.

#### II.1.1. Suivi et auscultation des chaussées

La périodicité des auscultations varie entre 3 et 5 ans pour les couches de surface de l'ensemble des chaussées du réseau (voie lente en section courante et voie de droite sur bretelles d'échangeurs/diffuseurs)).

La périodicité et la programmation des renouvellements des couches de roulement sont optimisées en fonction des résultats de l'indicateur de performance IQRA surface et selon des critères de gestion du trafic pour maintenir au mieux la disponibilité des voies et limiter la gêne aux usagers..

La société poursuivra sa démarche de réduction de la gêne aux usagers lors de travaux, en programmant ceux-ci autant que possible dans les périodes de faible trafic, et en limitant les basculements ou chantiers perturbants simultanés (hors ceux liés à des événements aléatoires).

La société poursuivra par ailleurs son effort d'innovation en coopération en particulier avec le Réseau Scientifique et Technique du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, avec la profession routière ou tout autre partenaire pouvant concourir à l'amélioration du service aux usagers, de leur sécurité ou de celle des collaborateurs de la société.

## **II.1.2. État structurel des chaussées**

Au cours du présent contrat de plan, la société contribue à la mise au point d'un indicateur de structure des chaussées dans le cadre d'une démarche proposée par le concédant, avec l'appui du CEREMA et de l'IFSTTAR.

Cet indicateur sera testé en section courante selon des modalités arrêtées d'un commun accord entre le concédant et la société. Les résultats des tests sur le réseau de la société seront partagés par le concédant et la société tout au long de la phase de calage de l'indicateur.

La société et le concédant poursuivent l'objectif commun de stabiliser la définition de ce nouvel indicateur avant la fin du présent contrat de plan (définition exacte, modalités de mesure et de calcul, pénalités applicables etc), dans le but d'une mise en application à l'issue du présent contrat de plan, et d'un commun accord.

## **II.1.3. Audit du patrimoine chaussées**

Conformément à son cahier des charges, la société doit maintenir et entretenir en bon état les ouvrages concédés de façon à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auquel ils sont destinés et disposer des moyens conformes aux règles de l'art pour assurer la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Le concédant assure, sur cette exigence, un contrôle continu lors de visites non formalisées du réseau et par l'examen des indicateurs de suivi et de performance relevés annuellement. Le concédant procède également périodiquement à un examen détaillé du réseau, des indicateurs de performance et des politiques d'entretien mises en œuvre par les sociétés.

Le concédant conduira au cours de la période couverte par le présent contrat de plan un ou plusieurs audits du patrimoine chaussées. La société mettra à disposition du concédant l'ensemble des éléments nécessaires à la bonne conduite de ces audits.

## **II.2 – Domaine Ouvrages d'art (OA)**

### **II.2.1. Remise des ouvrages**

Le concessionnaire mettra en place un indicateur de suivi sur la formalisation des PV de remise des OA et murs. Les résultats de cet indicateur seront intégrés au rapport annuel d'exécution de la concession prévu à l'article 35 du cahier des charges.

Le concessionnaire s'engage à assurer la pérennité structurelle des passages supérieurs inclus dans le DPAC pour lesquels il n'aurait pas été établi de document de remise selon les termes de la directive du 2 mai 1974. L'Etat fera ses meilleurs efforts pour faciliter la remise des ouvrages concernés.

Le concessionnaire proposera à mi parcours du présent contrat de plan un calendrier prévisionnel de remise des ouvrages.

### **II.2.2. Surveillance des ouvrages**

Le suivi et la programmation des travaux sont assurés par l'application de l'instruction technique de suivi des ouvrages (ITSEOA 1979) et la cotation de la qualité de l'ouvrage par la méthode IQOA.

Cela se traduit par des visites annuelles par l'exploitant, des visites IQOA tous les 3 ans et des inspections détaillées quinquennales.

Le concessionnaire fournira chaque année au concédant, dans le cadre du compte rendu d'exécution de la concession, la liste complète des structures suivantes et leur note IQOA (de 1 à 3U) :

- Ponts ;
- Murs ;
- Tunnels.

Le concessionnaire présentera un document précisant la politique de la société pour la gestion des ponts, murs, auvents, potences et hauts mâts, candélabres.

Les potences et mâts font l'objet d'une inspection visuelle par l'exploitant et d'un contrôle quinquennal par un organisme extérieur.

### **II.2.3. Fonctionnalité des ouvrages :**

Le concédant accordera une attention toute particulière aux points suivants :

- Etat de la complétude de la documentation contractuelle des ponts, murs, tubes, auvents et PPHM (portiques, potences, hauts-mâts) conformément à la circulaire n° 87-88,
- Etat du suivi actualisé après chaque inspection détaillée des hauteurs libres sous ouvrages et auvents de gare de péage,
- Etat du suivi du traitement des ouvrages avec surcharges reconnues,
- Etat des ouvrages métalliques vis-à-vis de leur résistance à la fatigue et la mise en place d'un observatoire,
- Les sous-concessions : états des ponts restaurants et ponts piétons (notamment protection au feu),
- Etat du contrôle des hauteurs normales des gardes corps de tous les PI,
- Etat de l'inspection des gaines PEHD des ouvrages avec précontrainte extérieure.

**Objectifs sur la fonctionnalité des OA des 7 items précédents :  
disposer à la fin du contrat de plan des informations actualisées avec un planning de  
traitement raisonnable**

- Le suivi de traitement des buses métalliques en fin de vie,
- Le suivi des réparations délicates d'ouvrages,
- Bilan de l'état de tous les murs en terre armée

**Objectifs sur la fonctionnalité des OA des 3 items précédents :  
disposer des informations actualisées avec un planning de traitement raisonnable**

## **II.3 - Domaine Environnement**

### **II.3.1. Assainissement et Ouvrages hydrauliques**

La société s'assurera du bon fonctionnement du réseau d'assainissement de la plate-forme, de transparence hydraulique de son infrastructure et des bassins de traitement en conformité avec les prescriptions des arrêtés "loi sur l'eau" applicables et, dans la mesure du possible, selon les recommandations des guides techniques du SETRA et du CEREMA relatifs à l'assainissement routier.

Dans cette perspective, la société établira un programme d'entretien formalisé qui intégrera notamment un suivi régulier et adapté aux différents ouvrages d'assainissement. Ce suivi sera réalisé avec une fréquence au moins de 2 ans ou après chaque épisode exceptionnel.

### **II.3.2. Clôtures**

Les clôtures qui contribuent à la sécurité sur le tracé en limitant le risque de traversées d'animaux doivent être inspectées annuellement. En cas de collision avec des animaux, un examen des clôtures situées de part et d'autre de l'événement vient compléter cet entretien courant. Les réparations et renforcements éventuellement nécessaires seront réalisés dans les plus brefs délais.

Dans le cadre du reporting annuel, la société transmet au concédant un tableau des actions prises suite à des collisions ou des dommages.

### **II.3.3. Ouvrages environnementaux**

La société assurera l'entretien et le suivi des ouvrages environnementaux conformément aux prescriptions et aux engagements de textes réglementaires qui les ont introduits (DUP, CNPN, loi sur l'eau ...).

Dans cette perspective, la société établira un programme d'entretien formalisé qui intégrera notamment un suivi régulier et adapté aux différents ouvrages. Ce suivi sera réalisé avec une fréquence au moins de 2 ans ou après chaque événement exceptionnel.

## III – INDICATEURS

### III.1 – Définition des indicateurs de performance

L'article 13.4 du cahier des charges de la concession encadre la mise en place, le suivi et l'application des pénalités relatives aux indicateurs de performance.

La liste, la définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs de performance ont été déterminées d'un commun accord par le concédant et le concessionnaire.

La liste de l'ensemble des indicateurs de performance est fournie en annexe 4.

La définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs figurent en annexe 5 sous la forme de fiches. Les définitions indiquées dans ces fiches l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe 4.

### III.2 – Objectifs de performance

Les objectifs relatifs aux indicateurs de performance, ci après « objectifs de performance », sont précisés, indicateur par indicateur, dans le tableau récapitulatif (annexe 4) et sur chaque fiche (annexe 5). Les objectifs indiqués dans les fiches l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe 4.

### III.3 – Pénalités associées aux objectifs de performance

Conformément aux dispositions du dernier paragraphe de l'article 13.4 du cahier des charges, le concédant peut demander au concessionnaire le versement d'une pénalité en cas de non atteinte, pour des faits imputables au concessionnaire, des objectifs de performance.

La procédure relative à l'application de cette pénalité ainsi que le montant maximum cumulé sur une année civile des pénalités pour non atteinte des objectifs de performance sont précisés à l'article 39.8 du cahier des charges.

La liste des indicateurs de performance soumis à pénalité, les modalités de calcul de ces pénalités ainsi que les montants maximaux annuels des pénalités applicables pour chacun de ces indicateurs sont définis dans le tableau récapitulatif (annexe 4) et sur chaque fiche (annexe 5). Les éléments indiqués dans les fiches priment sur les éléments synthétiques de l'annexe 4.

L'indicateur viabilité hivernale est mesuré sur une saison de viabilité hivernale (usuellement de novembre de l'année n jusqu'à mars de l'année n+1). Les calculs et résultats de cet indicateur sont fournis pour le 30 avril de l'année n+1. Ces éléments sont rappelés dans le rapport annuel.

### III.4 – Dispositions complémentaires

Les parties s'engagent par ailleurs, sur la durée du contrat de plan, à mener un travail commun sur les indicateurs « état structurel de la chaussée IQRA structure » (fiche 0, cf. partie II-1.2) et « attente au péage » (fiche 8) dans les conditions précisées au sein de chacune des fiches figurant en annexe 5.

Pour chacun de ces indicateurs, les modalités de mesure et de calcul, les objectifs de performance et les pénalités associées définis dans le cadre de ce travail seront applicables à l'issue du présent contrat de plan, et d'un commun accord.

### **III.5 – Indicateurs statistiques**

Par ailleurs, des indicateurs statistiques, à renseigner pendant la durée du présent contrat de plan, ont également été définis et sont récapitulés en annexe 6.

## IV - POLITIQUE TARIFAIRE

### IV-1 - Evolution globale des tarifs de péage

Les règles d'évolution des tarifs de péage pendant la période 2017-2021 sont définies à l'article 25 du cahier des charges de la concession.

De 2007 à 2011, la société s'est efforcée à faire converger progressivement entre eux les taux kilométriques moyens des sections de référence (pour chaque classe de véhicule) de nature semblable en termes de trafic, système de péage, contraintes d'exploitation, soit : d'une part les sections à dominante urbaine : c'est-à-dire A8 Fréjus/la Turbie et A50 Aubagne/Toulon ; d'autre part, les sections interurbaines : c'est-à-dire la section de référence A8/A52/A57 Canet-de-Meyreuil/Fréjus et celle de A.51 Aix-en-Provence / La Saulce. La société poursuivra les efforts engagés, dans la limite inhérente à la structure de la grille.

Les hausses spécifiques de 0,215% pour les exercices 2019 à 2021 tiennent notamment compte des obligations nouvelles et du programme d'investissements résultant du présent contrat de plan.

Les hausses annuelles du tarif kilométrique moyen des classes 2, 3, 4 et 5 sont égales à la hausse annuelle du tarif kilométrique moyen de la classe 1, les coefficients respectifs de ces classes interclasses étant égaux au rapport entre le taux kilométrique moyen de la classe considérée et le taux kilométrique moyen de la classe 1.

### IV-2 - Modalités spécifiques applicables aux années 2018 à 2021

Les règles applicables à l'élaboration des grilles tarifaires sont définies par l'article 25 du cahier des charges de la concession.

Dans le cadre du présent contrat de plan, les tarifs des grilles déposées pour les hausses tarifaires des 1<sup>er</sup> février 2018, 2019, 2020 et 2021 respectent une limitation complémentaire spécifique.

Les grilles déposées pour les hausses des 1<sup>er</sup> février 2018, 2019, 2020 et 2021 ne doivent pas comporter d'effet de structure.

Cette règle s'énonce comme suit :

$$\frac{\sum_{p \in \text{réseau}, \alpha \in [1,5]} T_{p,n}^{\alpha} \times t_{p,n-1}^{\alpha}}{\sum_{p \in \text{réseau}, \alpha \in [1,5]} T_{p,n}^{\alpha} \times t_{p,n-1}^{\alpha} \times (1 + H_n)} = 1$$

Avec :

$n$  L'année d'augmentation des tarifs de péage

$H_n$  La hausse des tarifs de péage de l'année  $n$  pour la classe 1, tel que défini à l'article 25 du cahier des charges de la concession

$T_{p,n}^{\alpha}$	tarif de l'origine/destination $p$ pour la classe $\alpha$ concernée et pour la grille applicable au 1 <sup>er</sup> février de l'année $n$
$T'_{p,n}^{\alpha}$	tarif de l'origine/destination $p$ pour la classe $\alpha$ concernée et pour la grille applicable au 31 janvier de l'année $n$
$t_{p,n-1}^{\alpha}$	trafic (nombre de transactions) constaté pour l'origine/destination $p$ pour la classe $\alpha$ concernée sur la période allant du 1 <sup>er</sup> novembre de l'année $n-2$ au 31 octobre de l'année $n-1$

## V – SUIVI DE L'EXECUTION DU CONTRAT

*Le cahier des charges annexé au contrat de concession détaille les éléments à fournir chaque année au concédant. La présente partie vise à apporter des précisions sur les éléments attendus à ce titre et à identifier certains documents complémentaires attendus par le concédant.*

### **V.1 - Bilan du contrat de plan 2012-2016**

ESCOTA s'engage à établir et transmettre, au plus tard d'ici à la fin de l'année 2017, un bilan relatif à la réalisation des engagements pris par la société concessionnaire dans le cadre du contrat de plan 2012-2016.

Le solde net des opérations de ce contrat devra également être arrêté.

### **V.2 - Rapport annuel d'exécution de la concession**

Le rapport annuel d'exécution de la concession transmise chaque année, avant le 1<sup>er</sup> juillet, au titre de l'article 35.3 du cahier des charges, suit la trame de l'annexe 7.

Ce rapport présente également un bilan de l'avancement des opérations du présent contrat de plan.

### **V.3 - Etude financière prévisionnelle de la concession**

Les tableaux de simulation et le jeu d'hypothèses de l'étude financière prévisionnelle transmise chaque année, avant le 1<sup>er</sup> juillet, au titre de l'article 35.2 du cahier des charges, suivent la trame de l'annexe 8.

### **V.4 - Rapport sur l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement**

Conformément aux dispositions de l'article 35.5 du cahier des charges, la société concessionnaire transmet deux fois par an, avant le 1<sup>er</sup> janvier et avant le 1<sup>er</sup> juillet, un rapport réalisé à la date la plus proche possible de sa communication sur l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement. Ce rapport suit la trame de l'annexe 9.

### **V.5 – Compte-rendu mensuel d'exploitation**

Conformément à l'article 20 du cahier des charges annexé au contrat de concession, la société établit et diffuse, sous une forme adaptée dans son contenu, un compte-rendu mensuel d'exploitation retraçant les faits marquants du mois et indiquant les principaux chiffres de trafic et de recette. Un compte rendu récapitulatif annuel est prévu, conformément à la circulaire du 2 mars 1981.

### **V.6 - Suivi de la qualité du service rendu aux usagers**

ESCOTA a mis en œuvre un système de suivi de la qualité du service rendu aux usagers-clients et procède à une enquête qualité (enquête type IDDEM) sur l'ensemble de son réseau qui lui permet

d'évaluer la qualité de l'exploitation et d'adapter les moyens qui y sont consacrés. Les résultats de cette enquête sont transmis annuellement à la direction des infrastructures de transport, conformément à l'article 19 du cahier des charges d'ESCOTA. Ce rapport suit la trame de l'annexe 10.

## VI – LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 :** Liste des opérations compensées dans le cadre du contrat de plan 2017-2021
- ANNEXE 2 :** Fiches relatives aux opérations du contrat de plan 2017-2021
- ANNEXE 3 :** Liste des instructions applicables aux opérations du présent contrat de plan et à leur réalisation
- ANNEXE 4 :** Liste des indicateurs de performance
- ANNEXE 5 :** Fiches relatives aux indicateurs de performance
- ANNEXE 6 :** Liste des indicateurs statistiques
- ANNEXE 7 :** Trame du compte rendu annuel d'exécution de la concession
- ANNEXE 8 :** Trame de l'étude financière prévisionnelle
- ANNEXE 9 :** Trame du rapport sur l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement
- ANNEXE 10 :** Trame de l'enquête annuelle de satisfaction des usagers
- ANNEXE 11 :** Liste des sections de référence, tarifs kilométriques moyens au 1er février 2017

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux

Le

Pour l'État, le Directeur général des  
infrastructures, des transports et de la mer

L'Administrateur de la société des Autoroutes  
Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes  
(ESCOTA)

François POUPARD

Pierre COPPEY