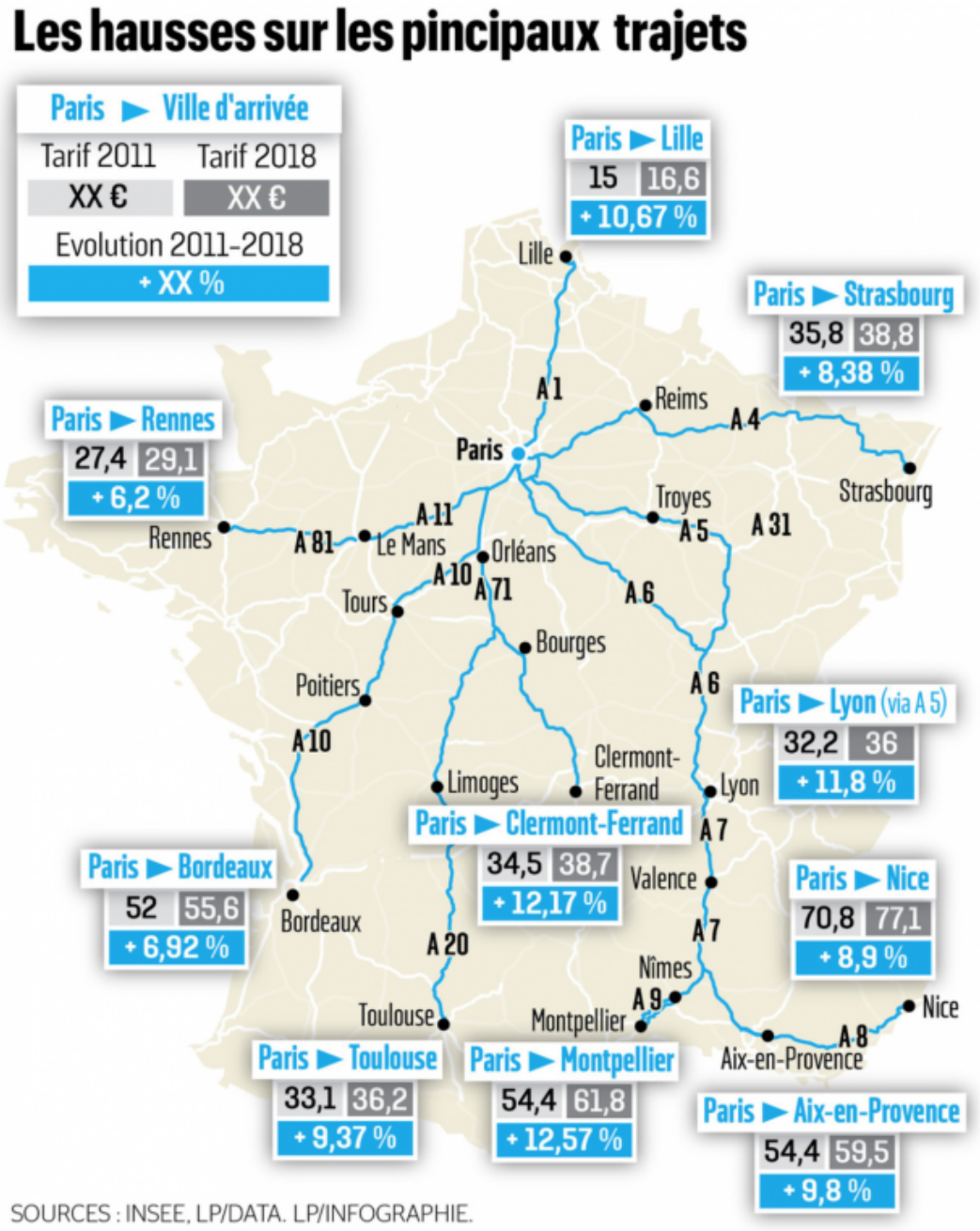
Les péages aussi ont encore augmenté depuis hier

écrit par Christine Tasin | 2 février 2019



Entre 2011 et 2018, sur la plupart des trajets, l'augmentation des prix des péages s'échelonne entre + 6 % et + 15 % mais on note des augmentations de plus de 30% !

Les responsables ? L'Etat qui a vendu les bijoux de famille et

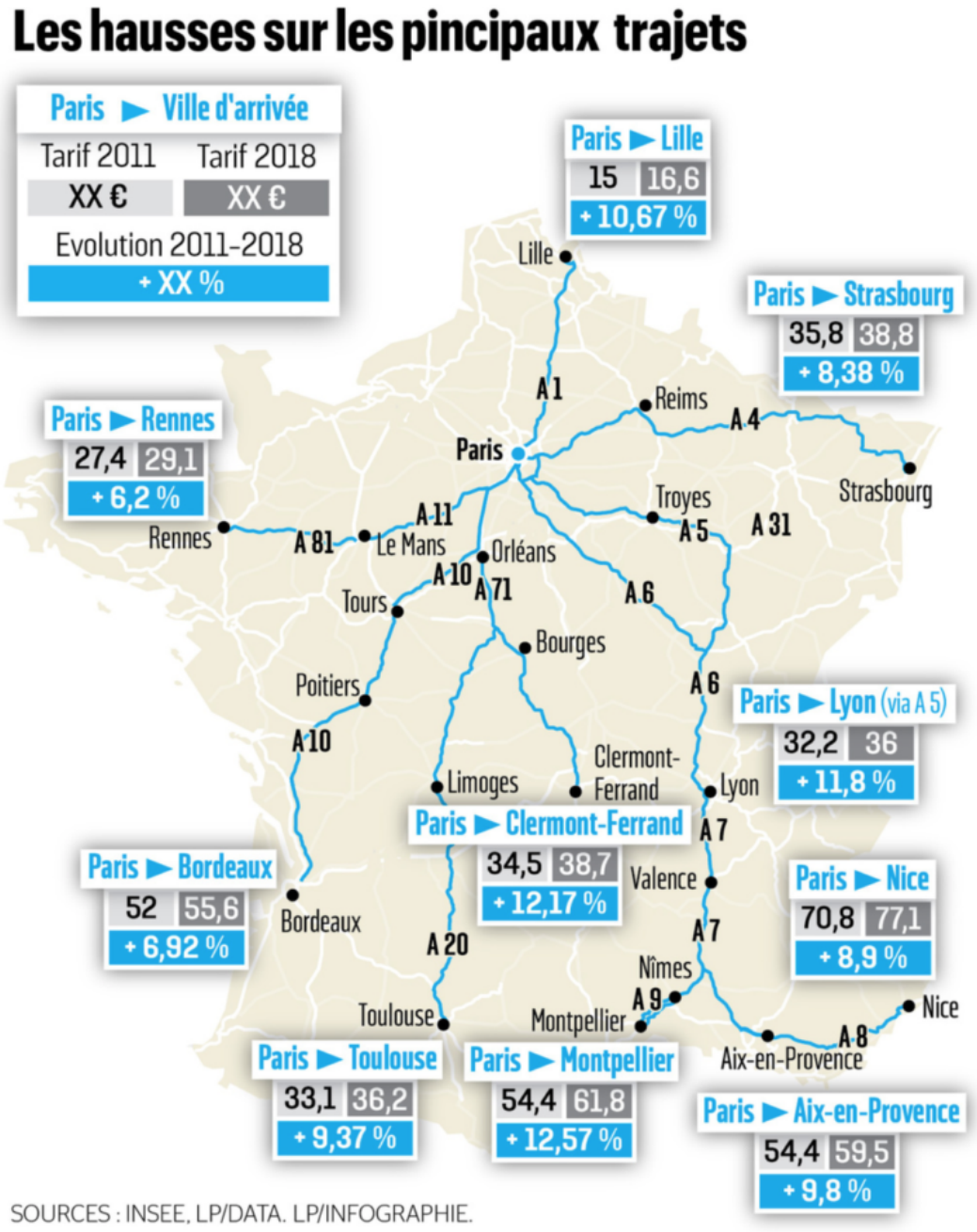
l'UE qui a exigé plus de concurrence et donc des appels d'offre de la part de l'Etat pour la construction de nouvelles autoroutes… et il faut rentabiliser ces investissements en faisant payer les usagers. Avant l'an 2000, les anciennes autoroutes finançaient la construction des nouvelles, interdit par l'UE !

Autoroutes : les péages qui augmentent le plus

Ce vendredi, comme chaque année le 1er février, les tarifs des péages vont augmenter. Or, la formule tarifaire qui calcule les hausses annuelles est différente si l'autoroute a été construite avant ou après 2000. Les tronçons les plus récents sont les plus chers.

Les concessionnaires d'autoroutes sont-ils trop gourmands ? Entre 2011 et 2018, selon les calculs de la cellule data de notre rédaction, réalisés à partir des données communiquées par l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa), les prix des péages ont augmenté de 9,5 % tandis que l'inflation, selon l'Insee, s'établissait à 8,49 %. Une hausse générale qui peut donc paraître modeste… sauf à regarder comment elle se répartit.

Sur la plupart des trajets, les augmentations s'échelonnent entre + 6 % et + 15 %. Mais sur certains tronçons, les tarifs des péages ont explosé. C'est notamment le cas sur les autoroutes qui relient Rouen (Seine-Maritime) à Tours (Indre-et-Loire) qui enregistre + 34,06 % entre 2011 et 2018, soit une hausse de 9,40 €; Angers (Maine-et-Loire) – Rouen (+ 33,69 %) soit + 9,50 €, ou encore Chambéry (Savoie) – Genève (Suisse) (+ 24,27 %). Interrogée, l'Asfa assume et renvoie aux contrats signés avec l'Etat et notamment à leurs dates.



Dans le monde complexe des concessions d'autoroute, deux modèles cohabitent : l'avant et l'après 2000. « Avant cette date, une nouvelle autoroute était adossée à la concession la plus proche, déjà existante, rappelle l'Afsa. Les anciennes autoroutes finançaient les plus récentes. Après 2000, l'Europe impose plus de concurrence, et a exigé que l'Etat lance des appels d'offres pour construire et entretenir les nouvelles autoroutes. »

Conséquence, la formule tarifaire qui calcule les hausses

annuelles des péages est différente si l'autoroute a été construite avant ou après 2000. Pourquoi ? « C'est un choix politique, résume un autoroutier. Les offres qui ont été retenues par l'Etat sont souvent celles où les subventions publiques pour financer ces autoroutes étaient les plus faibles. Et a contrario, celles où l'évolution des prix des péages était la plus élevée. » Entre faire payer le contribuable ou l'automobiliste, l'Etat a choisi l'automobiliste.

« *C'est pour cette raison que sur les autoroutes construites après 2000, les hausses des prix des péages sont souvent plus dynamiques, résume pudiquement un fin connaisseur du dossier. D'autant que ces nouvelles autoroutes, dites de maillage, accueillent souvent un trafic moins important et que certains tronçons, notamment en montagne, ont nécessité des travaux coûteux d'infrastructures comme des tunnels.* »

L'agrandissement des tronçons coûte cher

Pas étonnant alors que sur les dix trajets où les péages ont le plus augmenté entre 2011 et 2018, six empruntent une autoroute sortie de terre après 2000 : l'A 28, en 2005, pour Rouen-Tours, Angers-Rouen et Caen-Le Mans ; l'A19, en 2009, pour Nancy-Tours ; l'A41, en 2008, pour Chambéry-Genève et l'A65, en 2010, pour Bordeaux-Pau.

LIRE AUSSI >Pourquoi les prix des péages flambent

Et pour les autres hausses importantes, là encore, l'Afsa a la réponse toute trouvée. « Plusieurs tronçons ont vu leur partie autoroutière s'agrandir », justifie l'association. Et donc le prix augmente pour ce nouveau service. C'est le cas de l'A48 entre Grenoble et Valence qui a pris 15 km de plus en 2015, de l'A75 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand (+11 km) et enfin l'A9 entre Arles et Bordeaux (+12 km).

Enfin, pour les automobilistes qui s'interrogent sur la propension que pourraient avoir les autoroutiers à augmenter

les péages là où le trafic est important et à les baisser là où il est faible pour augmenter leurs profits : « C'est interdit, assure un concessionnaire, et l'Etat veille. En revanche, parfois, un péage peut avoir un tarif plus faible ou équivalent que celui implanté à une sortie juste avant. C'est le reste d'avantages locaux, obtenus par des élus pour leurs communes. »

http://www.leparisien.fr/economie/autoroutes-les-peages-qui-augmentent-le-plus-31-01-2019-8001462.php#xtor=EREC-109-[NLalaune]—$%7B_id_connect_hash%7D@1