



Commission
européenne



Synthèse thématique des recherches

Incidences économiques et régionales

COMMUNIQUER LA RECHERCHE ET L'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS

www.transport-research.info

Transports



Clause de non-responsabilité

La présente publication a été réalisée par le Portail pour la recherche et l'innovation dans le domaine des transports (TRIP), pour le compte de la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne. Elle a été élaborée par Cornelia Bange (KIT, Allemagne) et Eckhard Szimba (KIT, Allemagne). L'équipe du projet souhaite remercier le Professeur Roger Vickerman pour ses précieuses contributions et Helen West, pour la révision du manuscrit.

Cette publication a été traduite de l'anglais.

MENTION LÉGALE : Ni la Commission européenne ni aucune personne agissant en son nom ne sont responsables de l'usage qui pourrait être fait des informations contenues dans la présente publication. Les opinions exprimées dans la présente publication n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position officielle de la Commission européenne.

Des informations complémentaires sur les programmes de recherche dans le domaine des transports et les projets qui leur sont associés peuvent être consultées sur le site Internet du Portail pour la recherche et l'innovation dans le domaine des transports à l'adresse : www.transport-research.info.

© Union européenne, 2013
Couverture : CIVITAS/Fred LE LAN, 2011

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.



Table des matières

Avant-propos	3
1. Introduction	5
2. Sous-thème : Incidences économiques	7
3. Sous-thème : Incidences régionales.....	10
4. Sous-thème : Mesure des incidences économiques et régionales	13
Outils et méthodologies.....	14
Exemples d'applications	17
5. Défis futurs pour la recherche et la définition des politiques	21
Modifications non marginales	22
La tarification relative des transports.....	23
Évolution des technologies de la communication.....	24
Priorités de la recherche.....	25
Bibliographie	26
Glossaire.....	28
ANNEXE: Projets par sous-thème.....	29

Avant-propos

La présente Synthèse thématique des recherches a été rédigée dans le cadre du projet « Portail pour la recherche et l'innovation dans le domaine des transports (TRIP) ». Le projet TRIP recueille, structure, analyse et diffuse les résultats des recherches sur les transports financées par l'UE et des recherches financées à l'échelon national au sein de l'Espace Européen de la Recherche (EER), ainsi que par des programmes de recherche mondiaux sélectionnés. Le principal outil de diffusion utilisé par TRIP est le portail Internet public www.transport-research.info.

Les Synthèses thématiques des recherches présentent, de façon structurée, les sujets et les résultats de projets de recherche menés au niveau de l'UE, dans le contexte soit d'un programme-cadre ou d'une étude commandée par la Commission européenne (CE).

La présente Synthèse thématique des recherches couvre les incidences économiques et régionales des Transports, l'un des 24 thèmes du projet TRIP, et fournit :

- un aperçu des activités de recherche sur les incidences économiques et régionales des transports, ciblant des projets financés par l'UE ;
- une analyse et une compilation des résultats de ces recherches et des recommandations émises.

La liste des Synthèses thématiques des recherches figure au Tableau 1.

Tableau 1: Récapitulatif des synthèses thématiques des recherches

Domaines	Thèmes du TRIP
Secteur	Transport de voyageurs
	Transport de fret
Mode	Transport aérien
	Transport ferroviaire
	Transport routier
	Transport urbain
	Transport maritime et fluvial
	Transport multimodal
Politique	Financement, tarification et taxation
	Réglementation, concurrence et services publics
	Infrastructures et RTE-T
	Urbanisme et planification des transports
	Politique en matière de climat et d'efficacité énergétique
	Sûreté et sécurité
	Coopération internationale et politique européenne de voisinage
	Sensibilisation, information et droits des usagers
Technologie	Systèmes de transport intelligents
	Technologies novatrices
	Gestion des transports
Évaluation	Perspectives à long terme
	Méthodologies d'appui à l'évaluation et à la prise de décisions
	Incidences environnementales
	Incidences économiques et régionales
	Incidences en termes d'accessibilité et d'équité et impact social

1. Introduction

Le secteur du transport atteint un chiffre d'affaires correspondant à environ 5% du Produit intérieur brut (PIB) de l'UE et emploie directement plus de dix millions de citoyens européens dans 1,1 million d'entreprises (CE, 2011a ; CE, 2012a). Le transport de fret a augmenté de 25,2% dans l'UE-27, depuis 1995, et le transport de passagers, de 21% sur environ la même période. Ces chiffres traduisent le dynamisme et l'importance du transport pour l'économie et pour les citoyens européens.

Pour empêcher que des obstacles institutionnels et liés aux infrastructures n'entravent le système de transport européen et n'entraînent ainsi des pertes économiques, la politique européenne des transports poursuit une stratégie visant à créer un Espace européen unique des transports, qui garantisse la libre circulation des voyageurs et des marchandises au sein des États membres et entre ceux-ci (CE, 2011d). Le Livre blanc sur les transports (CE, 2011a) entend éliminer les obstacles entre modes de transport et systèmes nationaux ainsi que faciliter le processus d'intégration. Il expose plusieurs initiatives, telles que l'élaboration d'une approche intégrée de la gestion des corridors de fret ferroviaire et le déploiement du futur système de gestion du trafic aérien SESAR (CE, 2011a).

Outre les politiques institutionnelles, les investissements dans les infrastructures de transport sont étroitement liés à la croissance économique, à la protection de la richesse et à la création d'emplois et ont une incidence positive sur le commerce, sur l'accessibilité des régions et sur la mobilité des personnes (CE, 2011a). En mai 2013, la Commission européenne, le Conseil et le Parlement ont décidé de s'engager dans la mise en œuvre d'un réseau de transport intégré en Europe, alliant la route, le rail, les voies navigables, les aéroports, les terminaux rail-route, les ports maritimes et les nœuds urbains. L'idée est de créer un réseau de transport de base d'ici 2030, en tant qu'épine dorsale du Marché unique (CE, 2013a). La Commission européenne a proposé un nouvel instrument financier « pour promouvoir la croissance, l'emploi et la compétitivité par le biais d'investissements ciblés dans les infrastructures au niveau européen ». Appelés *Connecting Europe Facility* (CEF – Mécanisme pour l'interconnexion en Europe), ces investissements soutiendront des réseaux transeuropéens pour l'énergie, le transport et les services numériques entre 2014 et 2020. Pendant cette période, le CEF octroiera 31,7 milliards d'euros au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), en particulier aux réseaux de base (CE, 2012b).

Les innovations technologiques et la compétitivité des industries européennes offrent une base essentielle pour le développement économique en Europe. La politique de l'UE entend améliorer la compétitivité de l'industrie, en particulier du secteur des transports (CE, 2011a). Le nouveau programme-cadre de recherche, Horizon 2020, soutiendra de nouvelles avancées novatrices dans les transports, y compris de nouveaux concepts et conceptions, des systèmes de contrôle intelligents et des normes interopérables ainsi que des processus de production efficaces (CE, 2011b).

La facilitation d'une croissance intelligente, durable et inclusive (CE, 2011e) au niveau européen présuppose une forte performance économique des régions d'Europe. Actuellement, les niveaux de vie, la densité de population, l'accessibilité et la performance économique diffèrent grandement entre les régions. La politique européenne de cohésion entend homogénéiser les conditions de vie, soutenir la compétitivité et l'emploi dans les régions et encourager la coopération transfrontalière en Europe. Investir dans le système de transport constitue une des voies pour y parvenir. Pour favoriser des conditions de vie plus équitables au sein de l'UE, le Fonds de cohésion et le Fonds européen de développement régional soutiennent financièrement les investissements dans les transports (UE 2006a ; UE 2006b). Entre 2007 et 2013, la politique de cohésion de l'UE a octroyé 82 milliards d'euros pour des infrastructures de transport (CE, 2013b).

Pour identifier les initiatives de politique les plus bénéfiques à l'économie européenne, des recherches et des études ont été réalisées en vue d'évaluer l'impact des mesures prises en matière d'infrastructure de transport, de soutien à l'innovation et d'amélioration de l'accessibilité spatiale, aux niveaux européen et régional. Des instruments et outils mis au point par les chercheurs sont utilisés pour évaluer l'incidence des mesures de la politique des transports sur la performance économique et régionale.

Les résumés des projets de recherche et études inclus dans la présente Synthèse thématique des recherches sont groupés comme suit :

- Incidences économiques
- Incidences régionales
- Mesure des incidences économiques et régionales.

2. Sous-thème : Incidences économiques

Un objectif important de l'Union européenne est de faciliter un développement économique positif en Europe. Des recherches sont menées pour évaluer l'impact des politiques de transport sur l'économie de l'UE et sur la compétitivité des industries européennes.

Vu son influence à long terme sur la société et sur l'économie, la politique européenne des transports pourrait avoir des incidences considérables sur les fonds publics et privés (par ex., CE, 2009). Les projets de recherche présentés dans ce sous-thème évaluent l'impact des politiques de transport sur l'innovation et celui des technologies de pointe sur la performance économique de secteurs spécifiques. Ils étudient aussi les incidences socio-économiques de l'incorporation de systèmes de sécurité intelligents dans les véhicules routiers.

MAINLINE (MAINTenance, renouvellement et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire pour réduire les incidences économiques et environnementales, PC7, 2011–2014) élabore un outil d'évaluation du cycle de vie pour comparer les stratégies de maintenance et de remplacement des voies et des infrastructures sur la base d'une évaluation du cycle de vie. L'évaluation du cycle de vie quantifie les coûts économiques directs, les coûts de disponibilité (par ex. coûts dus aux retards et coûts/avantages du surclassement pour l'utilisateur) et les coûts de l'impact environnemental. Vu la demande croissante de transport ferroviaire, les décideurs ont besoin d'informations sur les conséquences économiques des options d'intervention. Ce projet cible une économie d'au moins 300 millions € par an dans l'ensemble de l'Europe.

POSMETRANS (Mesures visant à encourager l'innovation dans le secteur du transport et ciblant en particulier les petites et moyennes entreprises – facteurs de succès et de durabilité et recommandations à cet égard, PC7, 2010–2011) a analysé l'incidence des mesures et des réseaux de la politique des transports sur l'accélération de l'adoption des technologies innovantes sur le marché du transport. À cette fin, ce projet a identifié les technologies innovantes et mesures prises et a interviewé 48 petites et moyennes entreprises (PME) innovantes.

Les résultats de ces interviews ont été validés et analysés par 24 experts et des recommandations ont été rédigées concernant les stratégies d'innovation. Il ressort de cette étude que plusieurs facteurs influencent les innovations dans les domaines des transports publics, du transport de fret et de la logistique, que les lois et réglementations influencent considérablement les processus d'innovation dans les PME et que les instituts et réseaux de recherche-développement sont des moteurs favorisant l'entrée d'innovations sur le marché. De plus, les résultats de cette étude révèlent que beaucoup de PME se plaignent de la bureaucratie de plus en plus lourde et des coûts liés au dépôt de candidatures à des programmes de financement européens.

AIMS (Méthodologie avancée d'analyse d'impact pour les solutions novatrices en matière de transport de fret, PC7, 2008–2010) a élaboré une méthodologie innovante pour évaluer les projets de recherche relatifs au transport de fret afin d'améliorer la commercialisation des résultats des recherches. Une analyse des projets des PC5 et PC6 a abouti à l'identification de facteurs cruciaux pour la recherche et le développement technologique. Elle a conclu que les programmes-cadres ont eu un impact positif sur l'innovation dans les transports et ont ouvert la porte à des collaborations et à la création de réseaux. Des lignes directrices pour les programmes-cadres actuels et futurs ont été élaborées et des recommandations ont été émises pour la définition de nouveaux objectifs pour la politique de recherche.

CARS 21 (Système réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile pour le XXI^e siècle, DG ENTR, 2005–2009) a examiné les domaines de politique qui ont une incidence sur la compétitivité de l'industrie automobile européenne. En conséquence, la Commission européenne a créé un groupe de haut niveau composé de représentants des États membres, du Parlement européen, de l'industrie, des syndicats et d'organisations non gouvernementales. Ce groupe de haut niveau a convenu de plusieurs recommandations pour améliorer la compétitivité générale de l'industrie et l'emploi. Pour la recherche-développement (R&D), il soutient une coopération entre l'UE et l'industrie, y compris des collaborations en matière de recherche et des partenariats public-privé. Il préconise la création d'Initiatives technologiques conjointes dans les deux domaines prioritaires que sont les carburants et véhicules propres (par ex. hydrogène et piles à combustible) et les routes et véhicules intelligents.

De plus, le groupe recommande que le Programme de Doha pour le développement – résultat des négociations commerciales entre membres de l'OMC en vue de réduire les entraves au commerce – constitue une occasion d'accroître la compétitivité de l'industrie européenne et l'accès aux marchés des pays tiers.

SEISS (Étude exploratoire sur l'impact socio-économique potentiel de l'introduction de systèmes intelligents de sécurité dans les véhicules routiers, PC6, 2004–2005) a analysé les incidences socio-économiques de l'introduction de systèmes intelligents de sécurité dans les véhicules routiers. Ce projet a étudié les approches actuelles et a élaboré une méthodologie pour évaluer l'impact potentiel des systèmes intelligents de sécurité routière en Europe. Pour estimer les avantages socio-économiques de ces systèmes, il a identifié plusieurs facteurs : l'amélioration de la durée des trajets, la réduction de la congestion, les coûts des infrastructures et de l'exploitation, les incidences environnementales et les frais médicaux. Ces facteurs ont servi de base pour une évaluation financière nuancée. Un cadre a été élaboré pour explorer des scénarios de déploiement sur le marché, comprenant des paramètres pour évaluer l'impact socio-économique et la méthodologie.

3. Sous-thème : Incidences régionales

La politique européenne des transports vise à renforcer la performance économique des régions et à promouvoir des conditions de vie plus équitables en Europe. Les recherches sur l'impact régional étudient l'effet des politiques des transports sur l'accessibilité géographique et sur le développement économique régional.

Actuellement, il y a des disparités dans le domaine des infrastructures de transport et de l'accessibilité d'une région européenne à l'autre. L'UE investit des ressources importantes pour réduire ces disparités (CE, 2013b). Afin de déterminer les politiques appropriées pour promouvoir le développement régional, des projets de recherche ont étudié dans quelle mesure une amélioration de l'accessibilité des régions génère de la croissance économique et un meilleur taux d'emploi au niveau régional. Les tendances en matière de transport, telles que la croissance de la demande de transports, et leur impact sur la performance économique future des régions européennes ont été analysés.

ET2050 (Scénarios territoriaux européens 2050, Programme ESPON 2013, 2011–2014) aide les décideurs politiques en formulant une vision cohérente et intégrée à long terme pour le développement du territoire de l'UE jusqu'en 2050, en réponse aux préoccupations relatives à l'état actuel et futur des structures territoriales européennes. Cette vision territoriale est formulée sur la base d'une analyse des futures tendances sectorielles et des incidences territoriales potentielles. Les tendances en matière de transport, telles que la croissance du transport de fret en Europe et du transport de voyageurs sur de longues distances, par lignes ferroviaires à grande vitesse, seront étudiées pour le scénario de base et pour le scénario territorial européen à l'horizon 2030 et 2050. Ce projet analysera la marge de manœuvre dont dispose le monde politique pour orienter le développement de la structure territoriale européenne.

ADES (Aéroports en tant que moteurs de succès économique dans les régions périphériques, PC7, 2011–2013) a étudié la contribution des aéroports régionaux à la croissance et au développement économique des régions périphériques d'Europe, en utilisant des études de cas et des méthodes empiriques, telles qu'un test de causalité sur données de panel, une analyse de régression structurelle et une analyse des frontières des régions. Trois régions ont été ciblées : la province de Savona, en Italie, la Grèce occidentale et la ville de Jyväskylä, en Finlande. Cette étude a conclu que l'accessibilité a un impact statistiquement significatif sur la performance économique. Une mauvaise accessibilité constitue un facteur limitatif pour la poursuite du développement économique de certaines régions. En conséquence, l'offre semble avoir une incidence pertinente sur le développement économique d'une région, en particulier à moyen et à long terme, tandis que la demande semble moins peser sur ce développement et n'avoir que des effets à court terme. Parmi les autres facteurs influant sur le développement économique régional, cette étude met en évidence la fiscalité et la disponibilité d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. Elle révèle qu'il suffit de disposer d'un aéroport fonctionnant bien, offrant suffisamment de vols réguliers et accessible en trois ou quatre heures par le rail ou la route.

ESPON TRACC (Accessibilité à l'échelle régionale/locale et tendances en Europe, Programme ESPON 2013, 2010–2012) a abordé la relation entre accessibilité et développement économique des zones régionales d'Europe. Les résultats d'études existantes sur l'accessibilité à une échelle européenne ont été pris en considération et actualisés à l'aide des données socio-économiques et des données de réseau les plus récentes. La gamme d'indicateurs d'accessibilité a été étendue pour répondre à de nouvelles questions de politique. Les indicateurs ont été affinés en termes de qualité et de validité. La résolution spatiale des indicateurs d'accessibilité a été étendue pour inclure l'accessibilité régionale, nationale et européenne. Les incidences potentielles des politiques européennes et nationales ont été évaluées pour améliorer l'accessibilité régionale, européenne et mondiale.

Impact des réseaux transeuropéens sur la cohésion et l'emploi (étude, Commission du Parlement européen, 2006) a étudié l'impact territorial des réseaux transeuropéens (RTE) sur l'emploi et l'évolution démographique et a émis des recommandations à l'attention des décideurs politiques. Un modèle de dynamique des systèmes a été utilisé pour évaluer l'impact macro-économique des investissements directs sur le PIB et sur l'emploi, dans 25 régions d'Europe. Les incidences micro-économiques ont été estimées jusqu'à l'horizon 2030, en termes de modification de l'accessibilité relative des régions. Cette étude a montré que les RTE n'étaient pas suffisants pour améliorer la performance économique régionale parce que l'augmentation du PIB par habitant et de l'emploi était inférieure à 2%. Les avantages pour l'emploi n'étaient que temporaires dans certaines régions. Comme les RTE ne couvrent pas toutes les régions, l'impact sur l'accessibilité varie beaucoup d'une région à l'autre. Les RTE ont donné un coup de pouce à des régions d'Europe centrale, situées dans les pays les plus développés, mais certaines zones périphériques n'en ont pas tiré d'avantage réel, même si l'accessibilité s'est améliorée en termes absolus.

4. Sous-thème : Mesure des incidences économiques et régionales

Des recherches sont menées sur les analyses d'impact de la politique des transports afin d'identifier les initiatives utiles pour l'économie européenne et le développement régional. Les recherches financées par l'UE vont du perfectionnement des méthodologies d'évaluation pour mesurer les incidences économiques et régionales jusqu'à l'élaboration de bases de données de référence et d'instruments d'évaluation.

Pour identifier l'option de politique la plus favorable dans un grand ensemble d'alternatives, il faut des instruments d'évaluation. C'est pourquoi, depuis plusieurs décennies, les recherches financées par l'UE couvrent l'élaboration d'outils et de méthodologies destinés à évaluer les incidences économiques et régionales des politiques des transports. Les futures initiatives de recherche dans le contexte du Programme-cadre Horizon 2020 insistent sur l'intérêt « de mieux comprendre les liens entre le développement territorial et le système de transport européen » et sur la nécessité de continuer à développer de « modèles fiables [...] sur lesquels s'appuyer pour prendre des décisions judicieuses » (CE, 2011c).

Les projets de recherche présentés ci-dessous sont groupés comme suit :

- **Outils et méthodologies** utilisés pour la mesure des incidences économiques et régionales des politiques des transports.
- **Exemples d'application** des outils et méthodologies à des cas spécifiques.

Outils et méthodologies

HIGH-TOOL (Modèle stratégique de haut niveau pour les transports, PC7, 2013–2016) élabore un modèle stratégique de haut niveau, ouvert et en libre accès, pour évaluer les incidences économiques, sociales et environnementales de la politique des transports. Ce modèle permettra de passer rapidement en revue les options de la politique des transports et servira d'outil de pré-évaluation pour tester des options de politique. Un large spectre de besoins des utilisateurs sont pris en considération, y compris la portée des mesures à évaluer, la portée des variables de sortie, la convivialité et l'exploitabilité du système et l'interface utilisateur. Les variables de sortie comprennent des indicateurs économiques et régionaux.

ASSIST (Évaluer les incidences sociales et économiques des transports durables du passé et de l'avenir, PC7, 2011–2013) fournit à l'UE des conseils stratégiques judicieux sur les incidences sociales et économiques directes et indirectes potentielles de futures politiques pour des transports durables. Des recherches documentaires sur des études et sur des résultats empiriques de mesures en matière de politique des transports ont été effectuées en vue de l'élaboration d'un Manuel sur les incidences sociales et économiques d'une politique pour des transports durables. De plus, le modèle ASTRA-EC a été mis au point pour permettre à la CE d'évaluer les incidences sociales et économiques d'une politique axée sur des transports durables.

TRANSTOOLS 3 (Recherche et développement du Modèle de réseau européen des transports Transtools Version 3, PC7, 2011–2013) actualise et développe le modèle TRANSTOOLS (TT2) pour en faire un modèle européen des réseaux et de la demande dans le domaine des transports (TT3). Ce projet améliore la base méthodologique de TRANSTOOLS en rendant le logiciel plus rapide et plus efficace et en privilégiant les besoins des utilisateurs, la documentation et la validation du modèle. Le module d'analyse d'impact, qui couvre aussi les incidences régionales et économiques, est amélioré. Les acquis du projet seront un modèle européen de transport basé sur un réseau, en grande partie libre de droits de propriété intellectuelle et plus ouvert que le modèle actuel.

ETISplus (Système européen d'information sur la politique des transports – Élaboration et mise en œuvre d'une méthodologie de collecte de données pour la modélisation des transports dans l'UE, PC7, 2009–2012) a détaillé un nouvel ensemble de données de référence pour la modélisation des transports à l'appui de la politique européenne des transports, du modèle TRANSTOOLS et des besoins des utilisateurs, tels que définis dans plusieurs projets-cadres. Les données couvrent les aspects socio-économiques, la demande de transports, les réseaux de transport, le niveau de service et les incidences externes sur le transport de voyageurs et de fret. La demande de transports couvre les relations entre origine/destination (O/D) (niveau NUTS 3) et le niveau des flux du réseau. La portée géographique inclut les États membres de l'UE, les pays candidats, les pays voisins et, pour certains ensembles de données, des liens avec d'autres pays.

METRONOME (Méthodologie pour l'évaluation de l'impact des projets dans le domaine des transports, PC7, 2008–2009) a élaboré une méthodologie d'évaluation de l'impact des projets des PC5 et PC6 sur la compétitivité industrielle du secteur du transport. La compétitivité industrielle a été mesurée sur la base de plusieurs aspects : nouvelles évolutions technologiques, nouveaux processus et brevets, services, produits innovants. Plusieurs indicateurs ont été définis et groupés, tels que la contribution à la baisse de la consommation de carburants fossiles ou à une amélioration du rendement et de la réduction des coûts d'exploitation. Au total, 49 projets ont été sélectionnés pour évaluation, afin de valider la méthodologie.

iTREN 2030 (Référence intégrée en matière de transport et d'énergie à l'horizon 2030, PC6, 2007–2009) a fourni une analyse intégrée et détaillée des mesures politiques en créant une boîte à outils cohérente et interconnectée des quatre modèles TRANSTOOLS, TREMOVE, POLES et ASTRA. Cette boîte à outils a été appliquée à des scénarios concernant l'énergie et le transport pour les 20 prochaines années. Diverses politiques de transport ont été évaluées, dont les politiques de transport conventionnelles (par ex. tarification, taxation et infrastructures), les politiques relatives à la technologie des transports (par ex. normes d'émissions, normes de rendement du carburant et technologies de motorisation alternatives) et les politiques énergétiques (par ex. introduction de carburants alternatifs, tels que les biocarburants ou l'hydrogène, et de certificats d'émissions). En liant les modèles TRANSTOOLS et ASTRA, ce projet a évalué les incidences économiques indirectes des politiques des transports, telles que le bien-être, le PIB et l'emploi.

EVA-TREN (Méthodes et outils améliorés d'aide à la décision pour soutenir l'évaluation des investissements dans les réseaux de transport et d'énergie d'Europe, PC6, 2006–2008) a amélioré la méthodologie pour l'évaluation ex-ante de grands projets d'infrastructures de transport et d'énergie, en analysant des études de cas. Les évaluations ex-ante et ex-post de 11 grands projets d'infrastructures RTE-T dans les domaines de l'énergie et des transports ont été comparées selon différents critères : méthodes d'évaluation (par ex. analyse économique, analyse économique régionale, et analyse coûts/avantages), processus décisionnels, résultats d'évaluation et intervenants concernés. Ce projet a recommandé une meilleure méthode d'évaluation et un processus d'évaluation plus efficient.

HEATCO (Élaborer des approches européennes harmonisées pour le calcul du coût du transport et pour l'évaluation des projets, PC6, 2004–2006) a élaboré un ensemble harmonisé de lignes directrices afin d'évaluer les coûts et avantages des investissements et politiques en matière de transport dans les États membres de l'UE. Vu l'hétérogénéité des méthodes et paramètres d'évaluation utilisés dans les différents pays, des lignes directrices harmonisées ont été élaborées pour évaluer les projets et les mesures relevant de la politique des transports au niveau de l'UE. Elles comprennent un cadre cohérent d'estimation financière, qui repose sur les principes de l'économie de bien-être et permettra un calcul à long terme des coûts des transports. Dans une première phase, les méthodes d'évaluation actuelles du projet ont été réexaminées dans les États membres de l'UE. Ces méthodes d'évaluation de la valeur du temps et de la congestion, de la réduction du risque d'accidents, des incidences sur la santé, des désagréments provoqués par la pollution de l'air et le bruit et les coûts des infrastructures ont été comparées aux données théoriques et empiriques tirées de la littérature. Des représentants des États membres de l'UE ont été associés à l'élaboration et à la révision de ces lignes directrices, qui ont été harmonisées pendant un processus cyclique basé sur une série de réunions.

TRANSTOOLS (Outils de prévision pour le transport et d'essai de scénarios, PC6, 2004–2006) a créé un modèle de transport couvrant l'Europe, tous les modes et le transport de marchandises et de voyageurs. Divers modules ont été élaborés pour prévoir et tester des scénarios de mesures, tels que la demande de transport de marchandises, la demande de transport de voyageurs et un module économique CGEurope. Comme la politique des transports a une incidence sur l'accessibilité d'une région, elle influe aussi sur le développement des économies régionales. Cet effet est étudié dans le module économique CGEurope, qui prédit les évolutions sectorielles sur la base de différents scénarios de politique en termes financiers et évalue la politique, en particulier son impact sur le PIB réel et les variations équivalentes, par région, année et scénario.

Exemples d'applications

WEATHER (Conditions météorologiques extrêmes : évaluation de leur impact sur les systèmes de transport et des dangers pour les régions européennes, PC7, 2009–2012) a évalué l'impact d'événements météorologiques extrêmes sur l'économie, la société et les systèmes de transport. Des options ont été décrites en vue de mettre en œuvre les mesures recommandées et de démontrer le potentiel de compétitivité et d'innovation de l'Europe pour adapter les politiques et technologies de gestion des urgences. Des modèles de croissance économique ont été utilisés pour étudier l'impact de tels événements sur l'économie, sur la société et sur les relations entre le transport et d'autres secteurs. Des bonnes pratiques de gestion des urgences ont été élaborées sur la base de cas de sinistres dans le monde et des options ont été évaluées pour permettre une adaptation à des événements météorologiques plus fréquents et plus extrêmes. Le coût total des événements météorologiques extrêmes a été estimé à 2,5 milliards € par an pour l'UE.

Évaluation de la politique commune des transports (PCT) de l'UE entre 2000 et 2008 et analyse de l'évolution et de la structure du secteur européen du transport dans le contexte de l'élaboration à long terme de la PCT (étude, 2009) a évalué dans quelle mesure la PCT a atteint ses objectifs énoncés dans le Livre blanc de 2001 sur les transports (CE, 2001) et dans l'évaluation à mi-parcours de 2006 (CE, 2006). Après un examen des données de la littérature et des statistiques, la mise en œuvre de la PCT dans différents domaines a été analysée et évaluée dans trois études de cas.

La politique européenne des transports entendait favoriser un marché intérieur compétitif des transports et, à ce titre, était axée sur la libéralisation du marché. Il a été établi que l'ouverture du marché du secteur aérien a été très favorable aux consommateurs et bénéfique pour le rendement économique. Les prix moyens ont baissé et de nouvelles lignes directes ainsi que de nouveaux types de services ont été lancés. Les études de cas ont aussi livré des exemples de nouveaux services concurrentiels de fret ferroviaire, créés à la suite de la libéralisation. Toutefois, elles ont aussi montré que, dans certains secteurs, en particulier dans le transport ferroviaire de voyageurs, la libéralisation n'a guère eu d'impact sur le marché. Pour qu'elle en ait un, il faudrait que la législation pertinente soit totalement mise en œuvre par les États membres, ce qui n'est pas le cas partout.

SEALS (Couverture statistique et analyse économique du secteur de la logistique dans l'UE, étude, 2008) faisait partie du plan d'action de la Commission pour la logistique du transport de marchandises et visait à livrer une meilleure compréhension de ce secteur dans l'UE. L'attention a été portée sur la logistique dans sept secteurs : les produits alimentaires et les boissons, les produits chimiques, les métaux de base, les équipements de radio/télévision et de communication, les véhicules motorisés et remorques, le commerce de gros et le commerce de détail. Cette étude comprend des analyses micro-économiques et macro-économiques, un aperçu des structures de coût de la logistique pour les terminaux et les chargeurs et la définition d'indicateurs de performance de la logistique. Sur le plan macro-économique, l'importance du secteur du transport de marchandises a été estimée par rapport à l'emploi et à la valeur ajoutée pour l'ensemble de l'UE, ainsi que séparément pour l'ancienne UE-15, pour le groupe des 12 nouveaux États membres et pour chaque pays. Au niveau micro-économique, il a pu être démontré que les bénéfices des entreprises de logistique variaient dans l'UE. Dans certains cas, les niveaux de profit des entreprises d'Europe orientale sont apparus meilleurs que ceux d'Europe occidentale, surtout dans les secteurs routier et ferroviaire. Ces différences s'expliquent par des coûts moins élevés que dans les pays de l'UE-15. En ce qui concerne le choix du mode, les modes de transport ont été comparés sur la base de dix critères et des exigences de différentes industries. Le secteur routier restera dominant mais il existe un potentiel pour le secteur ferroviaire, surtout dans le transport à longue distance de produits périssables, où il présente des avantages par rapport à la route.

GRACE (Généralisation de la recherche sur les comptes et les estimations des coûts, PC6, 2005–2007) a aidé les décideurs politiques à élaborer des systèmes de transport durable, en facilitant la mise en œuvre de régimes de tarification et de taxation qui reflètent les coûts de l'utilisation des infrastructures. Il a permis de déterminer comment les scénarios européens de réforme de la tarification influencent le bien-être et l'emploi régional. Les effets sur l'économie suisse de la mise en œuvre de politiques de tarification du transport différenciées selon les régions sur la base du modèle REMOVE et du modèle CG Europe ont été mesurés à l'aide de ce modèle. Il en est ressorti qu'une tarification forfaitaire au kilomètre, différenciée selon le type de véhicule ou le pays, générerait des recettes substantielles et augmenterait nettement le bien-être. De plus, une taxe sur le carburant égale aux coûts externes, qui remplacerait toutes les taxes existantes sur le transport, serait exorbitante et n'apporterait aucune amélioration du bien-être. Si les recettes sont recyclées avec efficacité, des taxes efficaces seront bénéfiques aux économies de la plupart des États membres de l'UE, si pas de tous, mais plus à ceux du centre qu'à ceux situés en périphérie.

TRIAS (Analyse d'impact de la durabilité de stratégies intégrant des scénarios de transport, de technologie et de consommation d'énergie, PC6, 2005–2007) a élaboré des scénarios de passage à des carburants alternatifs. Des évaluations intégrées et quantitatives des adaptations de systèmes énergétiques et des impacts économiques, sociaux et environnementaux ont été réalisées. Des stratégies ont été élaborées et testées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres, produites par les transports, sur la base de scénarios de transport, de technologie et de consommation d'énergie. Pour quantifier les incidences des scénarios de transport et élaborer des indicateurs de durabilité, plusieurs modèles ont été utilisés, notamment les modèles POLES (système énergétique mondial), ASTRA (interaction entre économie, transport et environnement), VACLAV (impacts des réseaux de transport) et Regio-SUSTAIN (impacts environnementaux régionaux). Les résultats ont montré que des mesures plus ambitieuses en termes d'alourdissement de la taxe carbone sont requises pour atteindre les objectifs de politique de l'UE. L'analyse de sensibilité a montré que ces politiques seraient payantes pour l'Europe, si les prix du pétrole restent élevés. De plus, tous les scénarios avaient un impact favorable mais limité sur l'économie mais réduisaient effectivement les émissions et l'utilisation des ressources.

REVENUE (Recherche sur l'utilisation des recettes tirées de la tarification des transports, PC5, 2003–2005) a étudié les façons d'utiliser les recettes générées par les taxes sur les infrastructures routières et les incidences sur les systèmes économiques, environnementaux et sur le transport. Le modèle ASTRA a été utilisé pour évaluer l'impact économique des systèmes d'utilisation des recettes. Une analyse de scénario a étudié le système allemand de taxation des usagers de la route basé sur une taxation au kilomètre des poids lourds utilisant les autoroutes. Elle a révélé que le mode de dépense des recettes des transports a un impact considérable sur le PIB. Dans le cas de référence, les modifications du PIB allaient de -0,22% à -1,98%, selon la façon dont les recettes étaient dépensées. Il a été démontré qu'il valait mieux, d'une part, réinvestir les recettes des transports plutôt que de réduire les impôts directs et, d'autre part, réserver les fonds au secteur routier plutôt que de pratiquer des subventions croisées avec le secteur ferroviaire. À long terme, le financement d'investissements supplémentaires via des redevances d'utilisation moyennes basées sur les coûts pourrait être plus bénéfique au bien-être que la seule application d'un programme d'investissement de base financé par l'État.

5. Défis futurs pour la recherche et la définition des politiques

Par le Professeur Roger Vickerman, expert externe

Les très nombreuses recherches mentionnées dans cette synthèse fournissent une base solide pour comprendre les incidences économiques et régionales de la politique des transports. Elles font la part belle à l'accessibilité et son impact sur les économies locales et régionales et à l'influence qu'ont les technologies du transport sur la compétitivité des différents modes de transport. Pour déterminer ces impacts directs de la politique, il faut poser des questions fondamentales sur les facteurs qui génèrent la demande de transport tant chez les personnes que chez les affréteurs de marchandises, sur les facteurs qui déterminent la répartition modale de cette demande et sur l'influence qu'un système de tarification peut avoir sur ces décisions. Il faut en outre s'employer à comprendre la corrélation entre, d'une part, les transports et, d'autre part, la durabilité économique et environnementale ainsi que les inégalités entre régions de l'UE et, au sein des régions, entre différents groupes sociaux. Concernant ce dernier point, il a été considéré que la clé résidait dans la mesure de l'accessibilité et de son changement à un niveau global, personnel ou au niveau des ménages. L'imprécision systématique des prédictions de la demande de nouvelles infrastructures ou de nouveaux services et, dès lors, la crainte que des ressources publiques limitées soient gaspillées laissent penser qu'il subsiste d'importantes lacunes dans notre capacité de compréhension.

Pour comprendre l'impact des politiques sur l'économie et sur différentes régions, trois questions majeures se posent, qui recoupent les trois principaux domaines d'application de la politique : comment comprendre la réponse à des changements progressifs de l'offre de transport, comment garantir que la tarification des services de transport reflète un juste lien avec d'autres prix dans l'économie, et comment relier la future demande de transport à l'évolution des technologies de la communication (surtout de la technologie qui semble susceptible de rendre le transport physique inutile).

Modifications non marginales

La plupart des modélisations des transports utilisent le modèle économique conventionnel, qui se base sur l'observation des effets de très petits ajustements, ou modifications marginales, pour prévoir la demande et pour évaluer le bien-être. Si ce système convient pour la plupart des schémas individuels de modification de l'offre de transport qui n'ont qu'un effet minime sur le réseau, il est moins approprié face à la nécessité croissante de réaliser des changements progressifs dans l'offre de transport pour résoudre les problèmes de congestion urbaine ou d'inaccessibilité régionale. Il faut dès lors élaborer des méthodes capables de traiter ces changements non marginaux, plus substantiels, pour comprendre l'impact du transport sur les économies locales et régionales.

Étant donné que la modélisation traditionnelle peine à traiter ces changements progressifs, il faut étudier comment les usagers des transports réagissent à des modifications significatives de l'offre ou des conditions de l'offre. Ainsi, des micro-données au niveau de l'entreprise peuvent être utilisées pour évaluer comment des changements d'accessibilité influenceront sur les segments de marché, y compris sur les segments du marché du travail dans lesquelles les firmes recrutent. Cette approche est bien différente des modèles conventionnels qui s'appuient sur les données globales d'une analyse spatiale d'une zone locale pour prédire des changements d'utilisation. Des recherches comportementales peuvent ensuite être introduites pour voir comment les entreprises modifieront l'utilisation des transports en leur sein. Par exemple, une firme présente sur plusieurs sites pourrait déplacer certaines activités pour réaliser des économies d'échelle au sein de chaque activité, tout en maintenant une présence sur le même nombre de sites et en utilisant l'amélioration de l'offre de transport comme moyen de communication en son sein.

Au niveau individuel, on a beaucoup utilisé des modélisations des préférences déclarées, dans lesquelles il est demandé à des individus de choisir entre diverses alternatives hypothétiques dans une situation expérimentale. Les résultats de ces études s'avèrent meilleurs que ceux de modèles plus conventionnels des préférences révélées, qui se contentent d'observer le comportement réel mais peinent à en déduire l'impact probable de l'introduction d'alternatives totalement nouvelles. Toutefois, les modèles des préférences déclarées reposent aussi traditionnellement sur des choix entre des variations essentiellement mineures (marginales) dans la nature de chaque choix.

L'évaluation de projets de grande envergure, qui changent la structure des réseaux ou modifient sensiblement l'accessibilité, requiert de nouvelles approches. Si l'on ne modifie pas ces deux modèles et méthodes d'évaluation pour tenir compte de ces réalités, on risque de généralement sous-estimer l'impact économique.

La tarification relative des transports

Le prix du transport est un facteur clé dans la position relative des économies régionales, surtout si leurs niveaux d'accessibilité sont très différents. Des efforts considérables ont été consentis pour déterminer les coûts véritables du transport, en tenant compte aussi des coûts externes, notamment environnementaux et liés à la congestion. Il est crucial de calculer avec exactitude les prix relatifs des différents modes de transport pour garantir une perception correcte de leurs coûts sociaux marginaux complets, à savoir ceux qui intègrent les coûts environnementaux et les coûts liés à la congestion, pour que les usagers fassent des choix en pleine connaissance de cause. Toute distorsion des prix pourrait générer à nouveau une évaluation inexacte de l'effet de tout changement sur les économies locales et nationales. Les prix s'écartent souvent des coûts sociaux marginaux totaux en raison de l'existence d'imperfections du marché, y compris de celles créées par les gouvernements qui se servent du transport pour générer des résultats dans le domaine social, notamment en subventionnant des services pour des zones ou des groupes de population particuliers.

Cependant, rechercher la meilleure solution pour chaque mode de transport, à savoir la solution dans laquelle les prix sont égaux aux coûts sociaux marginaux, dans un monde où les prix ne sont généralement pas basés sur les coûts sociaux marginaux, pourrait induire en soi un effet de distorsion. Il faut approfondir les recherches sur l'utilisation des transports dans les entreprises et sur les réactions des entreprises et des usagers mêmes des transports aux modifications des prix des transports. Ces modifications pourraient en particulier affecter les décisions relatives au financement de projets d'investissements dans les transports. Un recours accru au secteur privé pour fournir les investissements ou exploiter les services de transport pourrait changer la base de tarification par rapport au modèle conventionnel du secteur public. Ceci vaut aussi pour les partenariats public-privé, dans lesquels le secteur public tente de fixer des objectifs intelligents pour un opérateur privé, mais essayer de déterminer simultanément des objectifs de prix et de quantité pourrait engendrer des problèmes contractuels.

Il faut poursuivre les recherches sur la façon de fixer de tels objectifs pour générer les résultats souhaités par le secteur public.

D'un point de vue plus général, nous devons savoir comment les entreprises utilisatrices de transports, qui fonctionnent dans des conditions de concurrence imparfaite, réagissent aux modifications des prix des transports. À cet égard aussi, il faut approfondir les recherches au niveau des entreprises pour garantir une bonne compréhension des variations sectorielles et spatiales. La base théorique est maintenant bien comprise, via l'élaboration de nouveaux modèles de géographie économique, mais ceux-ci restent relativement embryonnaires au niveau empirique.

Évolution des technologies de la communication

L'impact de l'évolution technologique sur les économies locales et régionales constitue un troisième point principal, important parce que cette évolution pourrait se marquer de façon très différente selon les régions. Alors que des lieux plus périphériques pourraient mettre plus de temps à adopter les nouvelles technologies, ils pourraient bénéficier de l'arrivée de technologies qui réduisent le besoin de déplacements physiques. De nombreuses études ont abordé le développement de nouvelles technologies dans le secteur du transport mais, en général, mode par mode. Elles se sont relativement moins intéressées aux conséquences que l'introduction de technologies totalement nouvelles dans un mode pourrait avoir sur d'autres modes, hormis via l'intégration de caractéristiques telles que la vitesse relative, le confort et les coûts. Nous avons vu comment les trains à grande vitesse, perçus au départ comme des substituts au transport aérien, sont passés à un rôle essentiellement de complément, se substituant aux voyages aériens pour les courtes distances et dans les aéroports régionaux mais renforçant le rôle des grands aéroports-pivots. Il est crucial de saisir comment les usagers des transports réagissent à ces changements pour comprendre les effets probables de ceux-ci sur les économies et les régions.

On comprend encore moins bien comment les transports physiques seront affectés par les technologies de la communication, qui permettent un accès constant via les réseaux mobiles ou le Wi-Fi et des réunions virtuelles. Les adversaires de la construction de nouvelles infrastructures de transport émettent généralement l'hypothèse que ces évolutions rendront de nouvelles infrastructures inutiles dans un avenir relativement proche. Ils visent, à cet égard, non seulement les infrastructures de haut niveau utilisées pour les voyages d'affaires et d'agrément à longue distance, mais aussi les réseaux locaux, où le télétravail et les achats en ligne remplacent les déplacements locaux. La thèse opposée, soutenue par les recherches sur les modèles de dépenses, avance que les communications et les transports se compléteront plus qu'ils ne se remplaceront, de sorte qu'une hausse de l'utilisation de l'un pourrait mener à une augmentation – et non à une diminution – de l'utilisation de l'autre. L'amélioration des communications accroît l'efficacité avec laquelle les individus utilisent les transports, ce qui leur permet d'entreprendre plus d'activités utilisant les transports. De plus, des recherches sociologiques pourraient laisser entendre que les contacts en tête-à-tête au travail et dans les entreprises sont importants et que les achats en ligne pourraient simplement changer la nature du transport, la livraison de marchandises remplaçant le déplacement de l'acheteur individuel. À l'évidence, c'est un sujet qui mérite d'être réellement approfondi, car il sous-tend une grande partie des investissements dans les infrastructures de transport.

Priorités de la recherche

Bien que les besoins de recherches aient été divisés en trois domaines principaux, ceux-ci se chevauchent énormément, à tel point que certains projets de recherche pourraient aborder plus d'une de ces priorités. Il existe deux domaines prioritaires fondamentaux : la recherche au micro-niveau, qui se base sur des données des entreprises afin de mieux comprendre comment celles-ci utilisent les transports et réagissent aux modifications de l'offre de transport ; et la recherche comportementale, qui explore les processus décisionnels relatifs au transport tant chez les individus/ménages que dans les entreprises.

Bibliographie

Commission européenne (2001) : Livre blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, COM(2001) 370 final, Bruxelles.

Commission européenne (2006) : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement – Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent – Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne, COM(2006) 314, Bruxelles.

Commission européenne (2009) : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement, Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie, COM(2009) 279/4, Bruxelles.

Commission européenne (2011a) : Livre blanc, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 final, Bruxelles.

Commission européenne (2011b) : Document de travail des services de la Commission, Analyse d'impact accompagnant la Communication de la Commission « Horizon 2020 – Programme-cadre pour la recherche et l'innovation », SEC (2011) 1427 final, Bruxelles.

Commission européenne (2011c) : Proposition de décision du Conseil portant établissement du programme spécifique de mise en application du programme-cadre (2014–2020) pour la recherche et l'innovation « Horizon 2020 », COM (2011) 811 final, Bruxelles.

Commission européenne (2011d) : Document de travail des services de la Commission, accompagnant le Livre blanc, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, SEC(2011) 391, Bruxelles.

Commission européenne (2011e) : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources – initiative phare relevant de la stratégie Europe 2020, COM (2011) 21, Bruxelles.

Commission européenne (2012a) : EU transport in figures – Statistical pocketbook 2012, Bruxelles.

Commission européenne (2012b) : Connecting Europe (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe), Investir aujourd'hui pour la croissance de demain 2014-2020, Bruxelles.

Commission européenne (2013a) : La Commission salue un accord « historique » sur le nouveau réseau transeuropéen de transport, communiqué de presse, Bruxelles.

Commission européenne (2013b) : Politique de cohésion de l'UE 2007-2013 : Transport, http://ec.europa.eu/regional_policy/activity/transport/index_fr.cfm

Union européenne (2006a) : Règlement (CE) N° 1084/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 instituant le Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) N° 1164/94.

Union européenne (2006b) : Règlement (CE) N° 1080/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 relatif au Fonds européen de développement régional et abrogeant le règlement (CE) N° 1783/1999.

Glossaire

CE	Commission européenne
CEF	Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
DG MOVE	Direction générale Mobilité et Transports
EER	Espace européen de la recherche
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
PC5	Cinquième Programme-cadre
PC6	Sixième Programme-cadre
PC7	Septième Programme-cadre
PCT	Politique commune des transports
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
R&D	Recherche et développement
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport
TPM	Mesures en matière de politique des transports
TRIP	Portail pour la recherche et l'innovation dans le domaine des transports
TRS	Synthèse thématique des recherches
UE	Union européenne

ANNEXE: Projets par sous-thème

Sous-thème : Incidences économiques				
Acronyme	Titre	Programme de financement	Site web du projet	Durée
MAINLINE	Maintenance, renouvellement et amélioration de l'infrastructure de transport ferroviaire pour réduire les incidences économiques et environnementales	PC7	http://mainline-project.eu/	2011-2014
POSMETRANS	Mesures visant à encourager l'innovation dans le secteur du transport et ciblant en particulier les petites et moyennes entreprises – facteurs de succès et de durabilité et recommandations à cet égard	PC7	http://www.posmetrans.eu/	2010-2012
AIMS	Méthodologie avancée d'analyse d'impact pour des solutions novatrices en matière de transport de fret	PC7	http://www.aims-project.net/index.html	2008-2010
CARS 21	Étude : Système régulateur concurrentiel pour le secteur automobile pour le XXIe siècle	DG ENTR	http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=37127	2005-2009
SEISS	Étude exploratoire sur l'impact socio-économique potentiel de l'introduction de systèmes intelligents de sécurité dans les véhicules routiers	PC6	http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=36018	2004-2005

Sous-thème : Incidences régionales				
Acronyme	Titre	Programme de financement	Site web du projet	Durée
ET2050	Scénarios territoriaux européens 2050	Programme ESPON 2013	http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/ET2050.html	2011-2015
ADES	Aéroports en tant que moteurs de succès économique dans les régions périphériques	PC7	http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_TargetedAnalyses/ades.html	2011-2013
ESPON TRACC	Accessibilité à l'échelle régionale/locale et tendances en Europe	Programme ESPON 2013	http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/tracc.html	2010-2012
	Étude : Impact des réseaux transeuropéens sur la cohésion et l'emploi	DG REGIO	http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/ip-b-regi-st-2005-105_150606_/ip-b-regi-st-2005-105_150606_en.pdf	2006

Sous-thème : Mesure des incidences économiques et régionales				
Acronyme	Titre	Programme de financement	Site web du projet	Durée
HIGH-TOOL	Modèle stratégique de haut niveau pour les transports	PC7	http://www.high-tool.eu	2013–2016
ASSIST	Évaluer les incidences sociales et économiques des transports durables du passé et de l'avenir	PC7	http://www.assist-project.eu/	2011–2013
TRANSTOOLS 3	Recherche et développement du Modèle de réseau européen des transports Transtools Version 3	PC7	http://www.transtools3.eu	2011–2014
ETISplus	Système européen d'information sur la politique des transports - Élaboration et mise en œuvre d'une méthodologie de collecte de données pour la modélisation des transports dans l'UE	PC7	http://www.etisplus.eu/default.aspx	2009–2012
WEATHER	Conditions météorologiques extrêmes : évaluation de leur impact sur les systèmes de transport et des dangers pour les régions européennes	PC7	http://www.weather-project.eu/weather/	2009–2012
	Étude : Évaluation de la politique commune des transports (PCT) de l'UE entre 2000 et 2008 et analyse de l'évolution et de la structure du secteur européen du transport dans le contexte de l'élaboration à long terme de la PCT	DG MOVE	http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/future_of_transport/200909_08_common_transport_policy_final_report.pdf	2009

METRONOME	Méthodologie pour l'évaluation de l'impact des projets dans le domaine des transports	PC7	http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?ID=37077	2008–2009
ITREN 2030	Référence intégrée en matière de transport et d'énergie à l'horizon 2030	PC6	http://isi-projekt.de/wissprojekt-de/itren-2030/	2007–2009
SEALS	Étude : Couverture statistique et analyse économique du secteur de la logistique dans l'UE	DG MOVE	http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2008_12_logistics.pdf	2008
EVA-TREN	Méthodes et outils améliorés d'aide à la décision pour soutenir l'évaluation des investissements dans les réseaux de transport et d'énergie d'Europe	PC6	http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?ID=28311	2006–2008
REFIT	Ajustement et essai d'indicateurs et instruments durables pour le transport européen	PC6	http://refit.bouw.tno.nl/index.htm	2006–2008
GRACE	Généralisation de la recherche sur les comptes et les estimations des coûts	PC6	http://www.grace-eu.org/	2005–2007
TRIAS	Analyse d'impact de la durabilité de stratégies intégrant des scénarios de transport, de technologie et de consommation d'énergie	PC6	http://isi-projekt.de/wissprojekt-de/trias/	2005–2007
HEATCO	Élaborer des approches européennes harmonisées pour le calcul du coût du transport et pour l'évaluation des projets	PC6	http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?ID=11056	2004–2006

TRANSTOOLS	Outils de prévision pour le transport et d'essai de scénarios	PC6	http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?ID=11088	2004-2006
REVENUE	Recherche sur l'utilisation des recettes tirées de la tarification des transports	PC5	http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=13725	2003-2005