



ANALYSE COMPARATIVE ET CONCLUSIONS

Dans le cas de Barcelone, le fait qu'EMT et la Généralité soient titulaires des lignes d'autobus interurbain, implique que l'apport régional ne soit que de 20%, exception faite de l'apport de l'État sur les lignes EMT.

En ce qui concerne les services ferroviaires de banlieue proposés par RENFE, des conventions ont été souscrites entre le CRTM et le service de banlieue de Madrid dans le but de compenser l'emploi d'abonnements multimodaux et les services sur certaines lignes. Dans le cas de Barcelone, des accords qui permettront d'arriver à une situation similaire sont actuellement en cours.

Sur le tableau suivant, les pourcentages de couverture des réseaux analysés sont présentés ainsi que la distribution en pourcentage des apports des différents niveaux de l'administration.

Ville	Modes opérés	Revenu (Millions d'EUR)				Couverture (%)	Répartition des apports (%)			
		Opérations	Exploitation	Total	État		Région	Province	Autres	
AMSTERDAM	MÉTRO, TRAMWAY, AUTOBUS, TROLLEYBUS	91,7	37,7	306,5	30%	100%	-	-	100%	
COPENHAGUE	MODES OPÉRÉS PAR NT, AUTOBUS URBAINS	143,5	3,9	2,8	265	54%	-	-	100%	
STOCKHOLM	MODES OPÉRÉS PAR SE, BANLIEUE, MÉTRO, MÉTRO LÉGER, TRAMWAY ET AUTOBUS	310,7	76,2	746,3	42%	-	100%	-	100%	
LYON	MÉTRO, FUNICULAIRE, AUTOBUS ET TROLLEYBUS	97,8	13,1	227	43%	6%	47%	47%	100%	
	CHEMIN DE FER DE BANLIEUE	103	ND	238,3	43%	100%	-	-	100%	
MANCHESTER	AUTOBUS, MÉTROLINK ET BANLIEUE	ND	68,7	ND	ND	86%	-	14%	100%	
MILAN	MÉTRO, TRAMWAY, AUTOBUS, TROLLEYBUS	210,1	48,9	537,2	39%	-	99,4%	0,6%	100%	
MUNICH	MÉTRO, TRAMWAY, AUTOBUS URBAIN	234,4	40%	ND	60%	-	-	-	-	
	CHEMIN DE FER BANLIEUE	153,7	ND	ND	60%	100%	-	-	100%	
	AUTOBUS RÉGIONAL	15,6	ND	44,5	35%	-	-	100%	100%	
ZURICH	AUTOBUS URBAINS	153,9	39,3	405,2	38%	12%	44%	44%	100%	
MADRID	MÉTRO	133,8	10,7	229,4	58%	45%	27,5%	27,5%	100%	