



# PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Compte déplacements

grand  
avignon  
communauté d'agglomération

*Inventons ensemble la mobilité qui change la vie !*

## SOMMAIRE

Sommaire.....	2
I. Présentation d'un compte déplacements .....	3
II. Le compte déplacements du grand Avignon.....	5
II.1 Partie financière .....	5
II.2 Partie socio-économique .....	11
III. Bilan .....	17



## I. PRESENTATION D'UN COMPTE DEPLACEMENTS

Le compte déplacements permet de produire un état des lieux du mode de financement et du coût économique des transports de voyageurs dans une aire géographique donnée. Il s'organise en 2 volets complémentaires :

- L'approche financière,
- L'approche sociale.

Cet outil éclaire le volet financier et le chiffrage des Plans de Déplacements Urbains (PDU) par une approche plus globale qui recense les dépenses actuelles consacrées en matière de mobilité.

Le compte déplacements devra être régulièrement réactualisé pour devenir un véritable outil de suivi et d'évaluation des politiques de déplacements. Il constitue une base indispensable pour l'évaluation socio-économique d'une stratégie globale (multimodale) de déplacements sur un territoire. Ainsi, un compte déplacements réactualisé chaque année peut devenir une composante de l'observatoire des déplacements. Il permet de suivre la mise en œuvre des investissements et d'évaluer les efficacités financière et économique du système de déplacements.

L'actualisation du compte déplacement en fait un outil pertinent de pédagogie et d'aide à la décision.

Le compte déplacements est un outil relativement souple. Certains postes de dépenses peuvent en effet être analysés de manière plus ou moins fine, selon les données disponibles et les enjeux locaux. C'est un exercice complexe qui nécessite de disposer de données sur l'usage des réseaux et l'offre de transports.

L'élaboration d'un compte déplacements est un travail important qui nécessite :

- La collecte et la compréhension des données financières,
- De nombreux contacts avec les partenaires aux approches comptables différenciées,
- Le traitement des données recueillies.

### Les objectifs

Un compte déplacements répond à plusieurs objectifs fondamentaux :

- Répondre à un dispositif légal,
- Dresser un bilan du financement des déplacements de personnes et des infrastructures de transports afin de pouvoir envisager le développement du système de déplacements,
- Evaluer l'impact socio-économique des politiques de déplacements (coût pour la collectivité et pour les usagers).

### Une obligation légale

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 (SRU, article 113) rend obligatoire la réalisation de comptes déplacements à l'échelle des aires urbaines pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. L'objet est de « faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité ».



La loi SRU ne précise cependant ni les délais ni les modalités de réalisation et de périodicité de ces comptes.

## L'approche financière

L'approche financière permet de calculer les dépenses consacrées au développement et à l'entretien des infrastructures de transport, à l'acquisition et à l'usage des véhicules, aux services de transports collectifs de personnes. Ces dépenses sont spécifiées par financeur (usagers, entreprises, Etat, collectivités locales), par type (fonctionnement / investissement) et par mode de transport. Il prend en effet en compte tous les modes de transports (et non pas les seuls transports collectifs urbains).

Elle permet de savoir combien dépensent les financeurs initiaux. Elle constitue une aide à la décision notamment pour la programmation financière (développement des infrastructures par exemple).

Afin d'évaluer l'impact global du système de déplacements, l'approche financière est complétée par une analyse du coût social.

## L'approche sociale

Il s'agit d'une évaluation socio-économique de la politique de déplacements.

L'approche sociale vise à estimer le coût social lié aux transports de personnes (coûts monétarisés pour les acteurs privés et les acteurs publics ; mais aussi les coûts externes supportés par la collectivité : bruit, effet de serre, accidentologie, pollution de l'air,...). On parle d'« effets externes » ou « externalités » lorsqu'une activité économique produit des effets sur d'autres agents économiques, sans faire l'objet d'une transaction monétaire.

Cette analyse revêt un caractère pédagogique et permet des comparaisons entre les différents modes de transport (elle est en effet ventilée par mode).

Ce coût social est généralement ignoré voire méconnu. C'est pourquoi les résultats obtenus dans le compte déplacements permettent de sensibiliser les populations aux coûts réels des transports supportés par la société, souvent sous-estimés.

L'objectif de cette prise de conscience est d'influer sur les pratiques quotidiennes de déplacements.

## Conclusion

L'élaboration d'un compte déplacements s'insère dans une démarche plus globale de réflexion sur la planification des déplacements telle que le PDU.

Un compte déplacement permet d'évaluer l'impact financier et social des transports. Il permet également de sensibiliser les personnes aux effets externes liés à l'utilisation des transports dans notre société.

Son élaboration nécessite un travail important la première année ; son actualisation régulière permet d'affiner les résultats obtenus en fonction du niveau d'exigence souhaitée. Il sert ainsi d'aide à la



décision publique. L'enjeu des comptes de déplacements repose en effet sur leur valorisation et leur utilisation régulière. Ils doivent devenir une composante de l'observatoire des déplacements.

Dans une logique de développement durable, il est essentiel de maîtriser nos déplacements ainsi que les effets négatifs qu'ils engendrent.

## II. LE COMPTE DEPLACEMENTS DU GRAND AVIGNON

La réalisation du compte déplacements du Grand Avignon s'inscrit dans le cadre d'une réflexion plus globale à savoir le Plan de Déplacements Urbains (PDU). Le territoire du compte déplacements est le même que celui du PDU (15 communes du Grand Avignon).

Le compte déplacements est réalisé pour **l'année 2015 en euro de la même année**. Pour les données antérieures à cette date, une inflation moyenne de 1% par an (taux Insee) a été appliquée. Il sera nécessaire de l'actualiser régulièrement, et cela dès la réalisation de l'Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT nom de l'EMD prévue dans le Vaucluse et sur l'Aire Urbaine Avignonnaise). Cela permettra de mesurer les impacts des actions du PDU mais également les évolutions naturelles des coûts affrétés aux différents modes de transports. Comme présenté dans la partie précédente, le compte déplacements se compose de deux parties : la partie financière pour savoir « qui paie quoi ? » et la partie socio-économique qui permet de comparer les impacts sociaux (pollutions sonore et atmosphérique, accident et effet de serre) des différents modes de transports.

### II.1 PARTIE FINANCIERE

---

Dans le compte déplacements du Grand Avignon, du fait d'un manque de données, la problématique marchandises n'est pas traitée, les éléments financiers ont été traités pour les éléments suivants :

- La voiture particulière ;
- Les transports collectifs urbains (TCRA) et interurbains (départementaux, régionaux) ;
- Les taxis ;
- Les modes actifs ;
- La voirie et le stationnement.

Pour faire face à un manque de données précises, il a été nécessaire de faire des choix méthodologiques à la fois pour calculer le nombre de déplacements des différents modes de transports mais également leur impact financier et social. Pour le calcul du nombre total de déplacements générés par la population du Grand Avignon, le taux national moyen de déplacements par personne, issu du Cerema, a été appliqué à la population totale du Grand Avignon. Enfin les parts modales des différents modes de transports se sont appuyées sur les mêmes hypothèses que celles utilisées pour la modélisation de la qualité de l'air, en fonction des données disponibles à savoir : la fréquentation des transports en commun, les parts modales pour les déplacements domicile-travail et la comparaison avec d'autres villes du Sud de la France.



Pour les voitures particulières, le nombre de véhicules kilomètres a été calculé à l'aide de l'Enquête Nationale Transport de 2008 qui donne une distance moyenne de 10km pour des déplacements en voitures. Enfin, le coût moyen pour l'utilisateur d'une voiture s'élève selon l'ADEME à 0,50€ par kilomètre.

Les flux financiers concernant les transports en commun sont d'une part les investissements des différents partenaires publics et privés mais également les dépenses des ménages pour les titres de transports. Pour les transports urbains, les coûts sont issus du budget du Grand Avignon tandis que les recettes (coûts des particuliers) sont issues du rapport du délégataire 2014 (actualisées pour 2015). Pour les transports interurbains et ferroviaires, deux méthodes ont été mis en place selon la précision des données. Certains réseaux ont pu fournir des données précises pour le territoire du Grand Avignon et d'autres des données plus globales. Dans ce cas, un prorata, en fonction des kilomètres sur le Grand Avignon, a permis d'estimer les coûts et les recettes.

Pour les taxis, les dépenses totales ont été obtenues grâce aux données INSEE qui indique le nombre total de véhicules sur le territoire du Grand Avignon ainsi que le chiffre d'affaire moyen national. En revanche du fait d'un manque de données, la répartition des dépenses entre les particuliers et les entreprises n'a pas été faite.

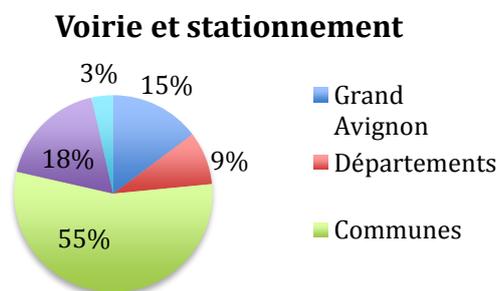
Enfin en ce qui concerne la voirie et le stationnement, l'ensemble des communes, des départements et des régions a été sollicité afin de collecter l'ensemble de leurs budgets fonctionnement et investissement pour l'année 2014. Pour les régions, les coûts se limitent aux investissements d'opérations exceptionnelles. L'ensemble des données a pu être recueilli de façon précise pour les voiries à l'intérieur du Grand Avignon à l'exception de la région PACA où seul un budget global a pu être collecté. Afin d'avoir un ratio par kilomètre de voirie, le kilométrage de voirie sur la région a été collecté sur le site de l'INSEE. Enfin, le kilométrage a été effectué sur le territoire du Grand Avignon enfin d'évaluer le budget de la région PACA pour les voiries sur le Grand Avignon. Pour le stationnement, les coûts sont compris au budget voirie. Les recettes des stationnements seront comptées comme dépenses pour les particuliers. Afin de répartir ces coûts selon les modes de transport, la ventilation a été faite en fonction des parts modales.

L'ensemble de cette méthodologie permet d'estimer au plus près les dépenses transports sur le Grand Avignon. Il pourra être complété et amélioré avec des données plus précises notamment grâce à l'Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT nom de l'EMD prévue dans le Vaucluse et sur l'Aire Urbaine Avignonnaise) l'enquête globale grands déplacements.



## II.1.1. La voirie et le stationnement

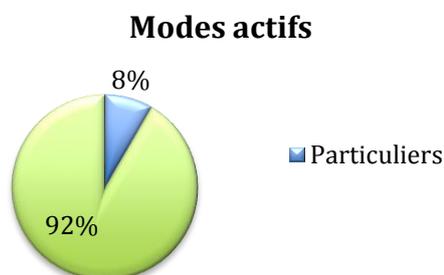
Les budgets voiries ont pu être collectés auprès des différentes collectivités du territoire : Grand Avignon, Etat, Régions, Départements et communes. Les communes sont les principaux financeurs avec près de 17 M€ suivi par l'Etat et les régions avec 5,4 M€, le Grand Avignon (4,5 M€) et les départements. La part des particuliers se traduit par le stationnement payant sur Avignon pour 1 M€. Dans la suite de cette partie, les dépenses liées à la voirie ont été ventilées en fonction de l'estimation des parts modales.



Financeurs	Montant
<b>Grand Avignon</b>	4,5 M€
<b>Départements</b>	2,7 M€
<b>Communes</b>	16,7 M€
<b>Etat, Régions</b>	5,4 M€
<b>Particuliers</b>	1,1 M€
<b>TOTAL</b>	<b>30,4 M€</b>

## II.1.2. Les modes actifs

La grande majorité des budgets alloués aux modes actifs sont compris dans les budgets voiries et stationnement. Pour les modes actifs, les autres principaux coûts sont dédiés au service Vélopop. Il est principalement financé par le Grand Avignon à hauteur de 0,5 M€ tandis que les recettes associées s'élèvent à 48 k€. La future Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT nom de l'EMD prévue dans le Vaucluse et sur l'Aire Urbaine Avignonnaise) permettra d'estimer la part modale des modes actifs et d'ainsi compléter cette partie avec les dépenses des ménages pour les modes actifs.



Financeurs	Montant
<b>Grand Avignon</b>	530 000 €
<b>Particuliers</b>	48 000€
<b>TOTAL</b>	<b>578 000€</b>

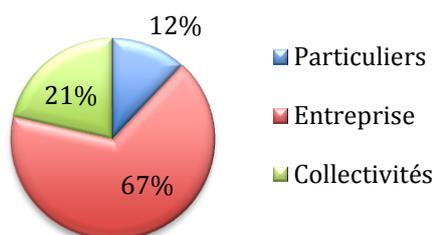
## II.1.3. Voiture particulière

Les dépenses liées à la voiture particulières sont assurées en grande partie par les particuliers (achat, assurance, carburant, réparation...) : le coût moyen au kilomètre est de 0,50 €. Le nombre de kilomètre total a été estimé à l'aide de taux nationaux et de parts modales calculées en fonction des données disponibles. Ces chiffres devront donc être mis à jour dès la réalisation de l'EMD. La totalité des coûts est donc de **648 M€**.

## II.1.4. Les transports collectifs urbains

Les transports collectifs urbains représentent la majeure partie des dépenses en transport collectif sur le Grand Avignon : 41 M€. Leur financement est assuré en grande partie, 27M€, par les entreprises à travers le Versement Transport (VT). La deuxième source de financement est assurée par le Grand Avignon avec 9M€. Enfin, les particuliers, à travers l'achat de titres, couvrent 5M€ des dépenses totales.

### Transport Collectif Urbain



Financiers	Montant
Collectivités	8,7 M€
Entreprise	27,1 M€
Particuliers	5 M€
<b>TOTAL</b>	<b>40,8 M€</b>

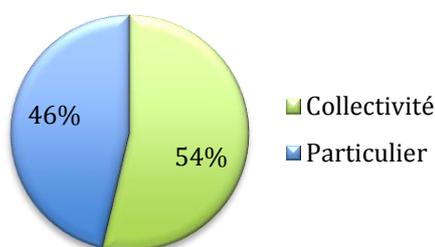
## II.1.5. Les transports collectifs interurbains

Les réseaux interurbains sur le territoire sont le réseau TransVaucluse, le réseau Edgar et le réseau Carreize. Cependant, seul le département du Vaucluse a pu fournir des données précises sur le territoire du Grand Avignon. Le département du Gard n'a pu fournir aucune donnée sur le volet financier du réseau Edgar. Enfin, les données fournies par le réseau Carreize ont été collectées pour l'ensemble des lignes passant par le territoire du Grand Avignon mais le détail sur le territoire n'a pas pu être collecté. De ce fait, il n'est pas possible d'effectuer une analyse précise des coûts des transports interurbains.

## II.1.6. Le réseau ferroviaire

Les lignes ferroviaires sur le territoire du Grand Avignon sont gérées par les régions Provence-Alpes-Côte-D'azur (PACA) et Languedoc-Roussillon. Les lignes de la région Languedoc-Roussillon impactent de façon très limitée le territoire puisque seulement 2 lignes desservent la gare d'Avignon centre. Le nombre de voyages en 2013 sur les gares du Grand Avignon est de 14 000. De plus, d'après la SNCF, la recette moyenne par voyage est de 3,36 €. Les recettes voyageurs s'élèvent donc à 15 M€. En revanche, les coûts pour l'exploitation du réseau ferroviaire est de 17 M€.

### Ferroviaire

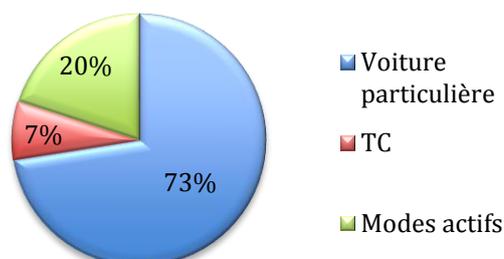


Financeurs	Montant
Collectivité	17,2 M€
Particuliers	14,8 M€
<b>TOTAL</b>	<b>32 M€</b>

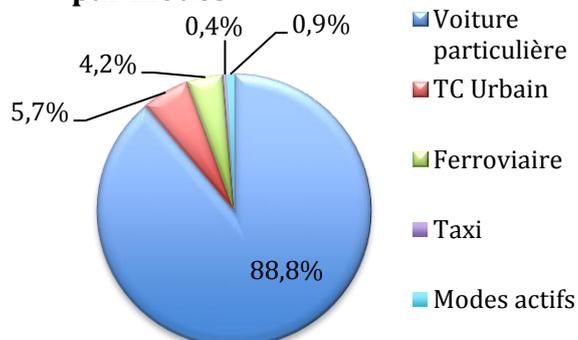
## II.1.7. Conclusion partie financière

En 2015, la dépense globale en transport est **755 M€, soit 4 100€ par habitant**. La part la plus importante est dédiée à la voiture particulière avec 670 M€, loin devant les transports en commun urbains (43 M€) et ferroviaire (32 M€). Si l'on répartit les dépenses voiries par mode de transport, la répartition des coûts est la suivante : 88% pour la voiture particulière, 10,5% pour les TC et 1% pour les modes doux. Il est intéressant de comparer ces chiffres aux parts modales.

### Répartitions modales



### Répartition des dépenses par modes

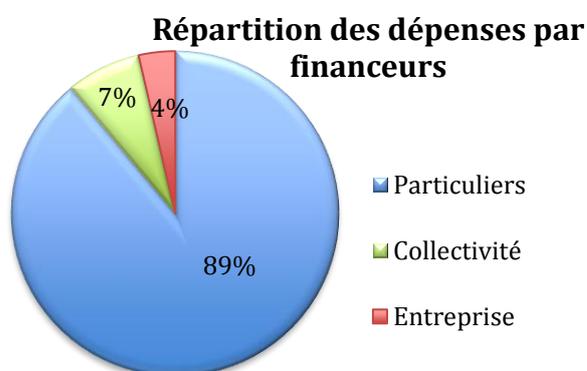


Modes	Montant
<b>Voiture particulière</b>	670 M€
<b>Transport Collectif Urbain</b>	43 M€
<b>Ferroviaire</b>	32 M€
<b>Taxi</b>	3 M€
<b>Modes actifs</b>	7 M€
<b>TOTAL</b>	<b>755 M€</b>

Les principaux financeurs des transports sont les particuliers (88%), car ceux sont les seuls financeurs de la voiture particulière, principal poste de coût. A noter que ces coûts sont peu ressentis par les automobilistes, appréhendant davantage le coût des carburants que ceux plus masqués et pourtant plus importants que sont les coûts d'entretien, d'achat, d'assurance...

Le secteur public (Etat, Région, Département, Commune et Grand Avignon) est le deuxième financeur avec 9%. Les principaux coûts supportés par le secteur public sont les transports collectifs et la voirie.

Enfin les entreprises financent à hauteur de 4% les coûts globaux, principalement à travers le Versement Transport (27 M€).



Financier	Montant
<b>Particuliers</b>	672 M€
<b>Collectivité</b>	56 M€
<b>Entreprise</b>	27 M€
<b>TOTAL</b>	<b>754 M€</b>

## II.2 PARTIE SOCIO-ECONOMIQUE

Outre les impacts purement financiers, il est nécessaire de mesurer les impacts sur la société des différents modes de transports. Pour ce faire, la monétarisation des critères de bruit, d'accidentologie, de pollution locale et d'effet de serre a été nécessaire. Les valeurs retenues sont celles utilisées pour l'évaluation socio-économique du tramway du Grand Avignon et celles présentes dans le rapport Quinet 2015 (le guide national pour des études socio-économiques).

Les valeurs utilisées sont présentées dans le tableau ci-dessous :

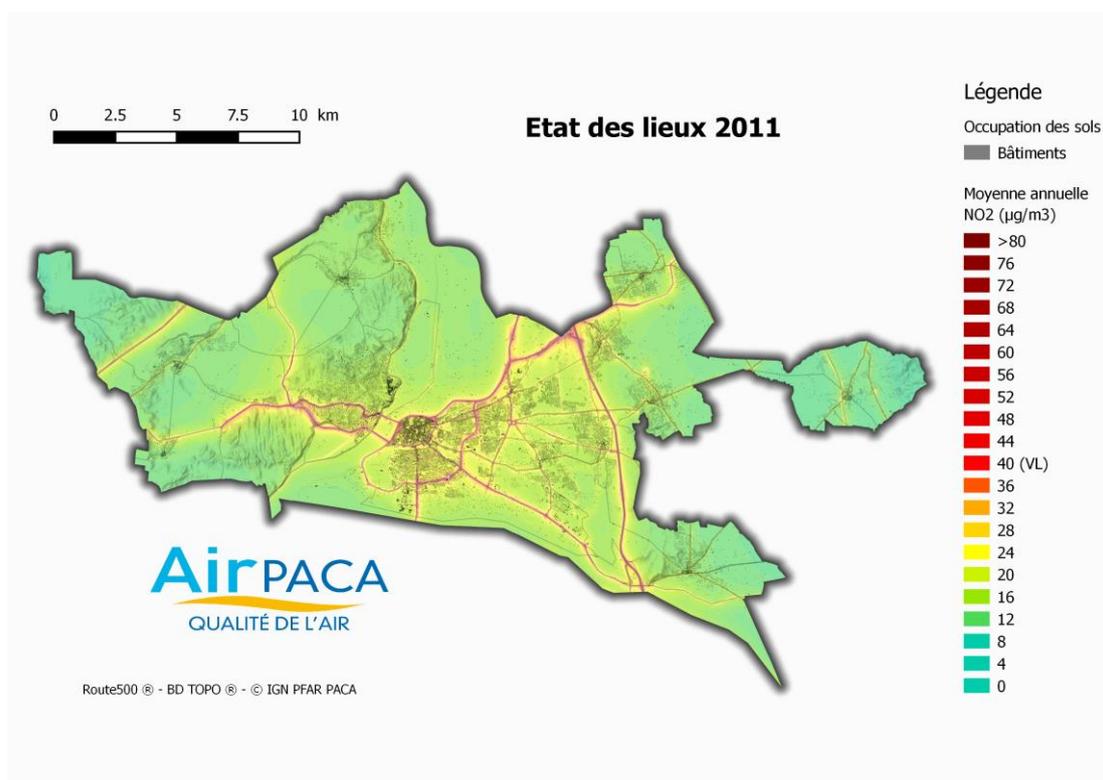
Objet	Valeur	Source
<b>Coût social de la sécurité routière</b>	0,048 €/véhicule.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Valeur de la vie humaine</b>	3 153 000 €	Rapport Quinet
<b>Valeur du blessé grave</b>	473 000 €	Rapport Quinet
<b>Valeur du blessé léger</b>	63 000 €	Rapport Quinet
<b>Pollution locale pour le transport ferroviaire</b>	1,029 €/trains.km	Rapport Quinet
<b>Pollution locale pour le transport routier VP</b>	0,021 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Pollution locale pour les bus</b>	0,170 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Pollution locale car interurbain</b>	0,042 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Nuisance sonore ferroviaire</b>	0,599 €/trains.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Nuisance sonore VP</b>	0,01 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Nuisance sonore BUS</b>	0,05 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Nuisance sonore car</b>	0,005 €/véh.km	Rapport Quinet
<b>Pollution effet de serre ferroviaire</b>	0,002 €/véh.km	ADEME/Rapport Quinet
<b>Pollution effet de serre VP</b>	0,005 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Pollution effet de serre BUS</b>	0,040 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway
<b>Pollution effet de serre car</b>	0,042 €/véh.km	Evaluation socio-économique tramway

### II.2.1. La sécurité routière

Pour cette partie, deux approches sont possibles. La première consiste à recenser les blessés et les morts sur le territoire et d'appliquer les coûts correspondants listés dans le tableau ci-dessus. La deuxième consiste à utiliser le coût social de la sécurité routière et de le multiplier aux kilomètres annuels par modes. Dans le cadre de ce compte déplacements, la deuxième méthodologie a été utilisée du fait d'un manque de données sur l'ensemble des accidents tous modes. Le coût total de l'impact de la sécurité routière s'élève à environ 59 M€ dont 58,5 M€ pour la voiture particulière. La monétarisation prend en compte les impacts sur la société des accidents de la route à savoir : indemnisation des familles des victimes, soins des blessés et jours d'interruption de travail. Le coût social a été évalué à 0,048 €/véhicule.km à la fois pour les véhicules et les bus.

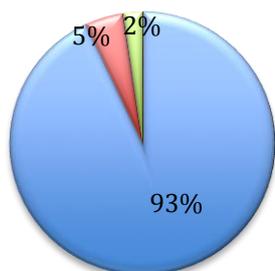
## II.2.2. La pollution locale

La pollution locale comprend l'ensemble des polluants PM10 et No2 et leurs impacts sur la population (principalement en termes de santé). Comme le montre la carte ci-dessous, les principales zones concernées se situent le long des principaux axes routiers.



La monétarisation de ses effets se chiffre à 27,6 M€ avec une part très importante de la voiture particulière à 25,6 M€. Arrive ensuite les TC avec une monétarisation de 1,1 M€. L'impact du ferroviaire est moins important avec seulement 650 k€. A titre de comparaison, les données de l'OMS ramenées au territoire du Grand Avignon indiquent un coût compris entre 35 et 70 M€ pour la pollution. Ces résultats sont cohérents, les différences proviennent d'éléments non pris en compte dans le compte déplacements (le ravalement des façades par exemple).

### Pollution locale

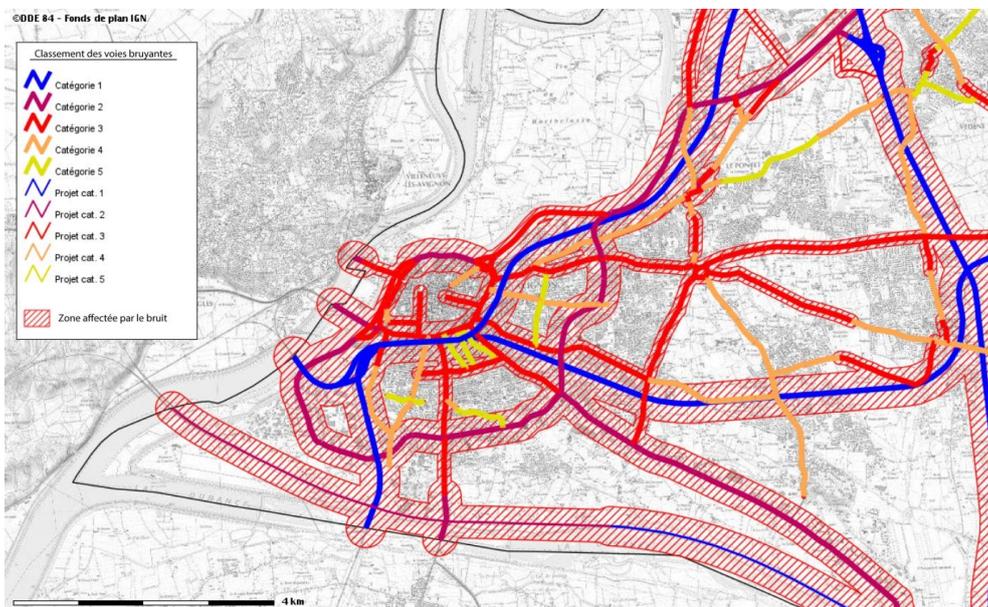


- Voiture particulière
- TC
- Ferroviaire

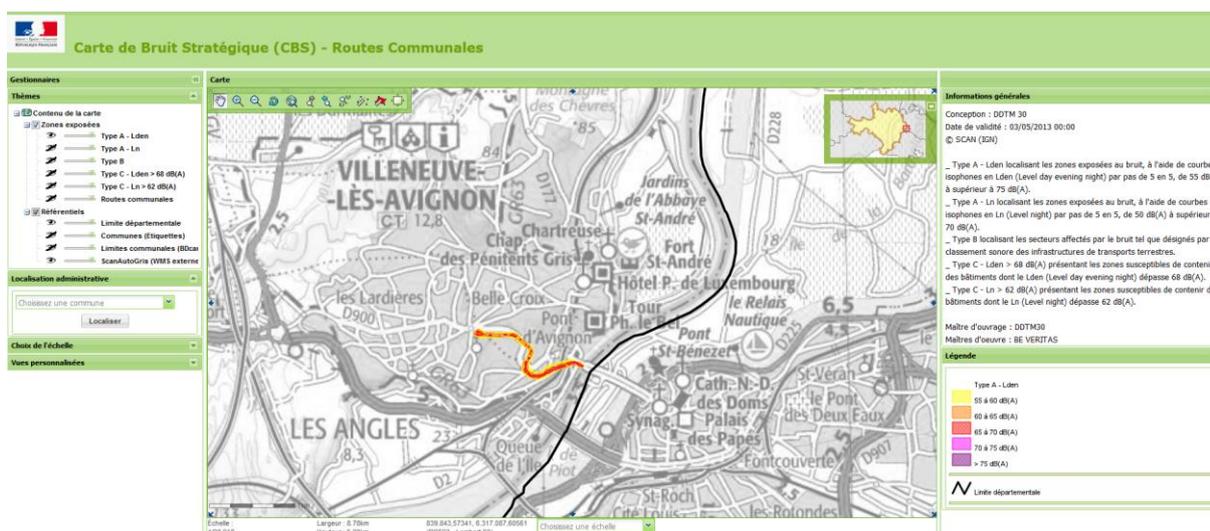
Modes	Montant
<b>Voiture particulière</b>	25,6 M€
<b>Ferroviaire</b>	650 k€
<b>TC</b>	1,1 M€
<b>TOTAL</b>	<b>27,6 M€</b>

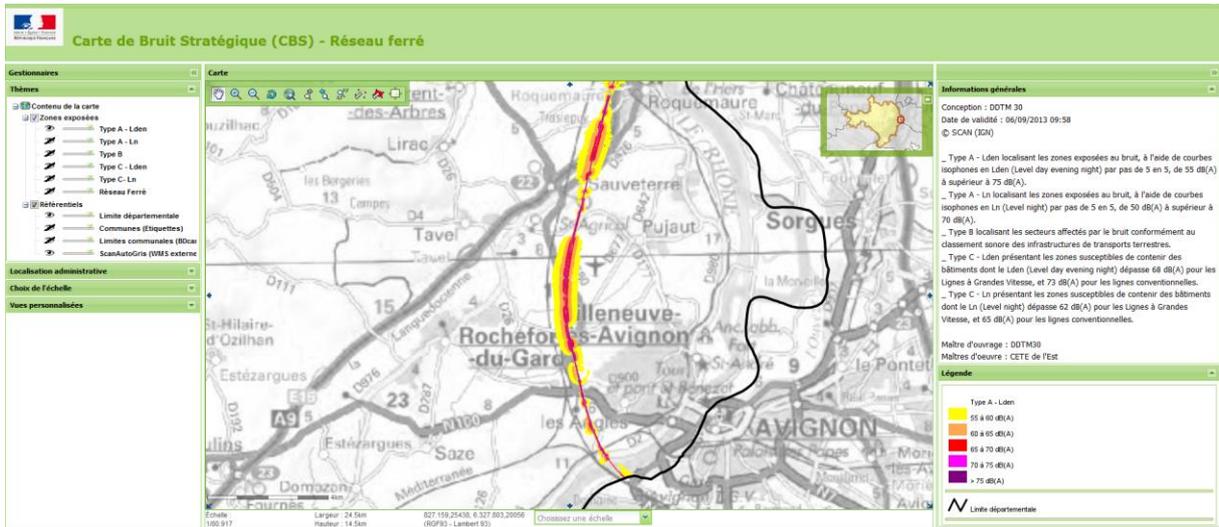
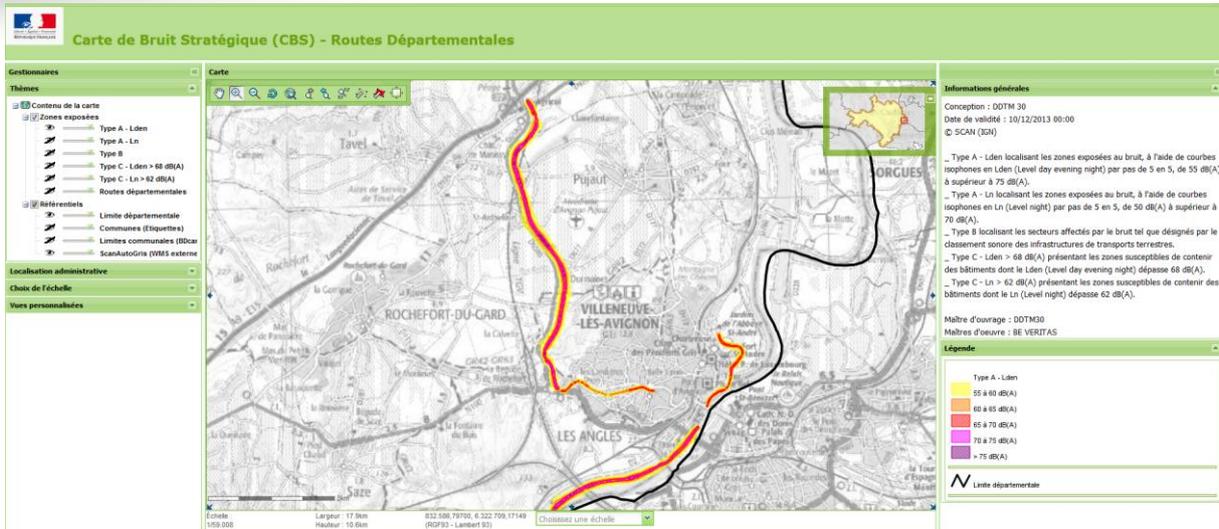
## II.2.3. Le bruit

La carte ci-dessous permet de visualiser les principales voiries buyantes du département du Vaucluse.



Dans le département du Gard, les cartes stratégiques de bruit sont approuvées par arrêtés préfectoraux. Les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement approuvés sont consultables sur le site de la Direction Départementale des Territoires du Gard : <http://www.gard.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-lie-aux-transport/Cartes-de-bruit>

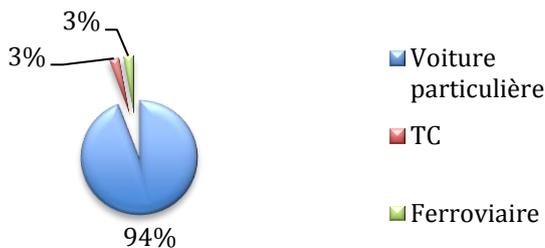




## Cartes de bruit stratégiques dans le Gard

La monétarisation de la pollution sonore, qui s'appuie sur le nombre de kilomètres par modes et les coûts sociaux associés, s'élève à 13 M€ sur le territoire du Grand Avignon. La répartition part mode montre encore la forte proportion de la voiture particulière (12 M€).

### Bruit

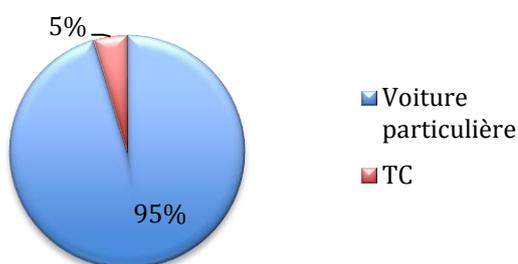


Modes	Montant
Voiture particulière	12,2 M€
Ferroviaire	380 k€
TC	310 k€
<b>TOTAL</b>	<b>13 M€</b>

## II.2.4. L'effet de serre

Les données sur les émissions de CO2 montrent la forte proportion de la voiture particulière dans le réchauffement climatique global. La monétarisation totale de ce critère est de 6,5 M€ et la contribution de la voiture particulière est de 6 M€. En revanche, la part du ferroviaire est très faible avec seulement 1300 €.

Effet de serre

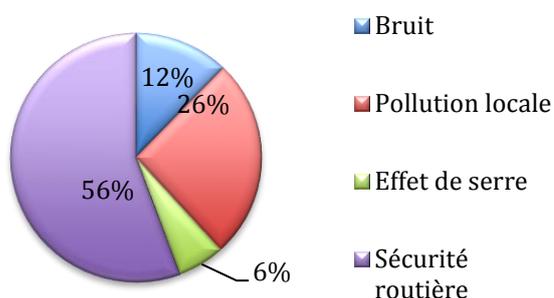


Modes	Montant
<b>Voiture particulière</b>	6,1 M€
<b>Ferroviaire</b>	0 €
<b>TC</b>	250 k€
<b>TOTAL</b>	<b>6,5 M€</b>

## II.2.5. Conclusion partie socio-économique

La monétarisation de l'impact environnemental a été faite pour le bruit, la pollution locale, l'effet de serre et l'accidentologie. Les externalités totales sont évaluées à **105,5 M€** pour l'ensemble du Grand Avignon soit **582 €/habitant**. Les répartitions des dépenses en fonction des 4 critères et des modes de transports sont la suivante :

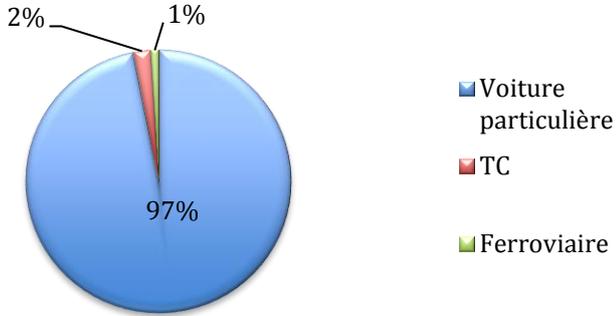
Externalité totale par critères



Critères	Montant
<b>Sécurité routière</b>	58,9 M€
<b>Bruit</b>	12,9 M€
<b>Pollution locale</b>	27,3 M€
<b>Effet de serre</b>	6,4 M€
<b>TOTAL</b>	<b>105,5 M€</b>

Comme le montre le graphique ci-dessous, la part de la voiture particulière est prépondérante dans l'impact environnemental. Cela s'explique par la part modale de la voiture sur le territoire du Grand Avignon.

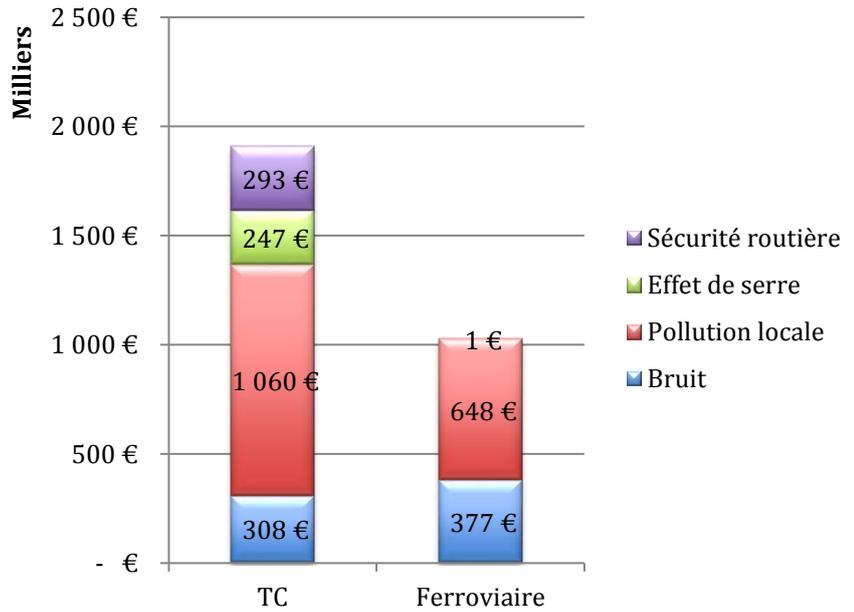
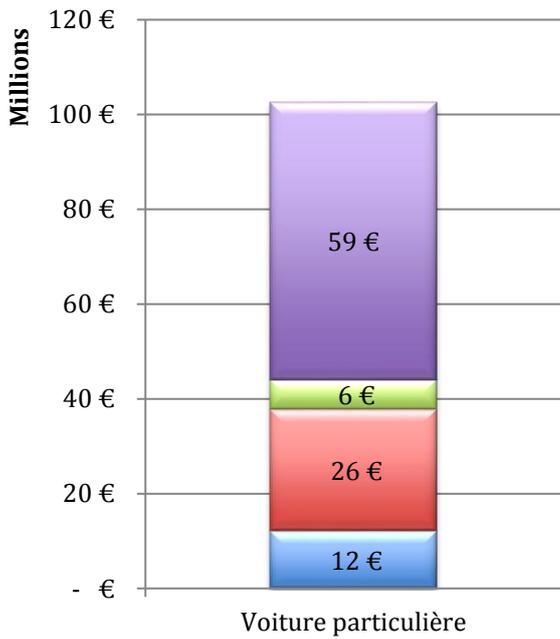
Externalité total par modes



Modes	Montant
Voiture particulière	102,6 M€
TC	1,9 M€
Ferroviaire	1 M€
<b>TOTAL</b>	<b>105,5 M€</b>

La voiture présente un coût important en matière d'externalités, en particulier en matière de sécurité routière. Les transports en communs ont peu d'impacts négatifs et de coûts induits. Un axe de

travail potentiel pourrait être de diminuer leur impact en matière de pollution en privilégiant le mode électrique.

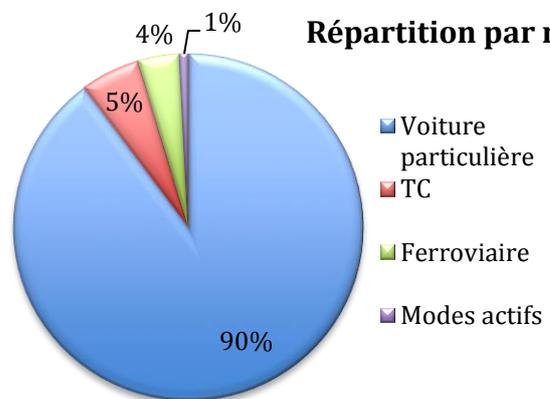


## III. BILAN

L'ensemble des coûts induits par les transports sur le Grand Avignon s'élèvent à **860 M€**. La partie financière représente 88% de ce coût et les externalités socio-économiques 12%. La part de la voiture dans ces coûts est de 90% loin devant les autres modes à savoir : les TC avec 5%, le ferroviaire avec 4% et les modes actifs avec 1%. Malgré le sérieux de l'étude réalisée, les principales limites du compte déplacements sont issues des hypothèses concernant le nombre de déplacements ainsi que les parts modales. La future Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT nom de l'EMD prévue dans le Vaucluse et sur l'Aire Urbaine Avignonnaise) permettra de corriger et d'affiner cette étude. De plus, l'ensemble du présent document devra être mis à jour régulièrement avec les données les plus précises possibles afin d'avoir des résultats les plus précis possible.



■ Socio-Economique  
■ Financier



Répartition par modes

Modes	Montant
<b>Voiture particulière</b>	772,6 M€
<b>TC</b>	47,7 M€
<b>Ferroviaire</b>	33 M€
<b>Modes actifs</b>	6,7 M€
<b>TOTAL</b>	<b>860 M€</b>