

Ligne R

Comité de ligne

4 Décembre 2023



Sommaire

01. Point sur la production
02. Désimbrication TER BFC / Ligne R
03. Travaux à venir sur le Réseau
04. Substitution bus pour travaux
05. Perspectives long terme
06. Projets Gares

ANNEXES

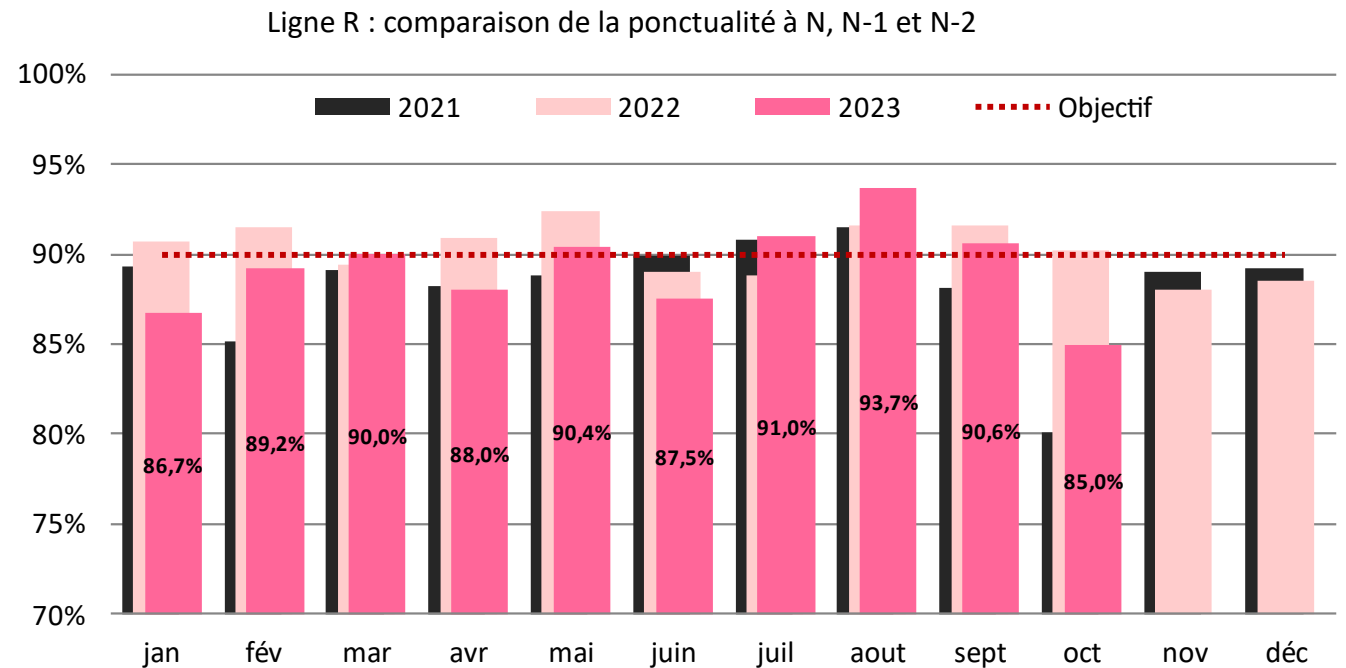
01. Point sur la production

Résultats 2023 de la ligne R

Année	% Cumul Annuel
2023	89% (-0,6)
2022	90,2%
2021	88,2%
2020	88,5%
2019	86,4%
2018	84,4%

Des résultats de production stables ternis par des aléas circulation (gestion des détournements, incidents circulation sur le réseau)

Des résultats en recul par rapport à 2022 malgré 5 mois à l'objectif



Résultats en Octobre 2023

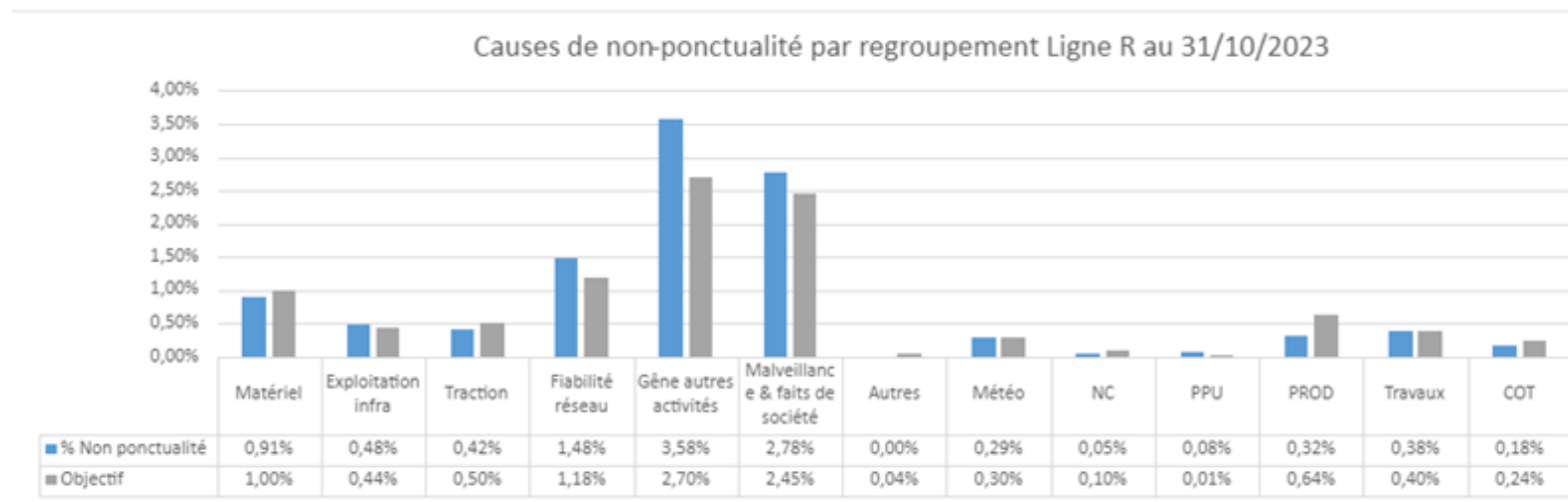
Résultats 2023 de la ligne R par axe

- un premier semestre compliqué excepté sur l'axe Melun Montereau Via Héricy
- redressement de la ponctualité de juillet à septembre : tous les axes au dessus de l'objectif ou presque
- l'axe Moret / Montargis sous la barre des 80 % en octobre consécutivement au déraillement du train Fret du 20 octobre

Axe voyageur	Janvier 2023	Février 2023	Mars 2023	Avril 2023	Mai 2023	Juin 2023	Juillet 2023	Août 2023	Septembre 2023	Octobre 2023
Melun / Montereau via Héricy	94,5 %	93,2 %	97,3 %	96,3 %	93,9 %	93,5 %	95,5 %	96,9 %	95,8 %	96,0 %
Melun / Moret	85,7 %	88,8 %	88,9 %	85,6 %	89,4 %	86,7 %	90,4 %	93,3 %	89,7 %	84,9 %
Moret / Montargis	86,9 %	90,0 %	89,5 %	89,6 %	93,7 %	88,1 %	91,0 %	93,5 %	91,3 %	79,2 %
Paris / Melun	86,9 %	88,9 %	90,3 %	87,5 %	89,4 %	87,3 %	90,9 %	93,8 %	90,4 %	84,5 %
St-Mammès / Montereau	85,4 %	88,6 %	89,9 %	92,1 %	90,8 %	87,5 %	92,4 %	93,8 %	91,1 %	91,2 %
Total	86,7 %	89,2 %	90,0 %	88,0 %	90,4 %	87,5 %	91,0 %	93,7 %	90,6 %	85,0 %

Résultats 2023 de la ligne R

Causes de non-ponctualité



3 indicateurs au-dessus de l'objectif en cumul annuel

- gêne autres activités à 3,58 % (+0,88 / objectif) :
 - résultat impacté par le déraillement d'un train fret (Bagneaux) et par une avarie du système de freinage d'un train fret (Villeneuve St Georges)
- malveillance et faits de société à 2,78 % (+0,33 / objectif) :
 - tendance à la baisse en début d'année mais des événements au second semestre (dont 5 accidents de personne) impactent la régularité de la ligne
- fiabilité Réseau à 1,48 % (+0,3 / objectif) :
 - détournement des TGV sur ligne classique consécutif au risque de chute d'un poteau caténaire et divers dérangements d'installations de sécurité sont les principales explications de ce résultat

La production sur TER BFC

- Matériel vieillissant exploité par TER BFC sur l'axe Montereau-Paris (rames Corail tractées par des locomotives 7200). Depuis le début de l'été 2021, manque de locomotives en état pour assurer le plan de transport.
→ Amélioration à venir au SA2024 avec l'intégration du nouveau matériel Régiolis 6 caisses
- Prêt de matériel TN Z5600 pour assurer les dessertes ; avec une vigilance à apporter sur la fiabilité du matériel
- Conséquences : des suppressions nombreuses ou des réductions de composition de trains TER sur la ligne R depuis sept 2022 ; des pannes matérielles entraînant des retards y compris sur les circulations Transilien.

Sur l'année 2023 :

- 85,5 % de ponctualité sur l'axe Laroche Paris (à 5min)
- Taux de suppression 2,24%
- Cause de non-ponctualité à l'arrivée principalement due à de la perte en ligne (manque de fiabilité du matériel Z5600 prêté)

Un poids important dans la desserte de la ligne R

15% de la desserte par TER BFC
12 A/R quotidiens

- 9 par la rive gauche, desservant Montereau, Saint Mammès, Moret, Fontainebleau Avon, Bois le Roi et Melun
- 3 par la rive droite, desservant Montereau et Champagne/Seine

Information Affluence à bord

Information Affluence à bord déployée depuis juin 2023:

- sur le Digital
- en gare

Affichage de l'affluence temps réel par voiture pour une meilleure répartition des voyageurs à bord



● Melun (Melun)
● Moret - Veneux-les-Sablons (Moret-Loing-et-Orvanne)
19 min
Zone 5-5 • Tarif 5,00 €

16:13 Melun (Melun) >
● R Ligne R - KUMO
dir. Montereau (Montereau-Fault-Yonne)
● Affluence en temps réel : Moyenne
3 arrêts : 19min ^
● Bois-le-Roi (Bois-le-Roi)
● Fontainebleau - Avon (Avon)
16:32 Moret - Veneux-les-Sablons (Moret-Loing-et-Orvanne) >

02. Désimbrication TER BFC / Ligne R

Désimbrication TER BFC / ligne R

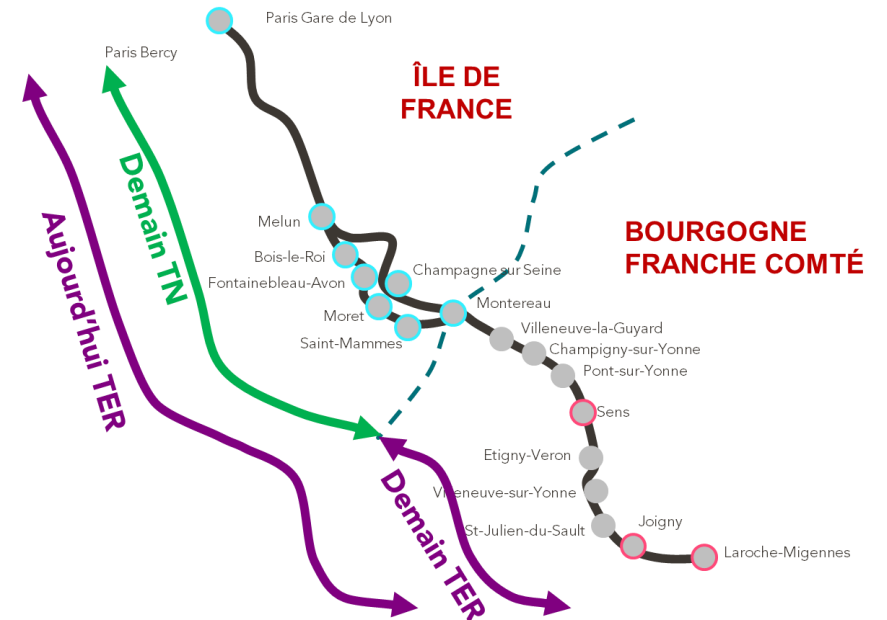
Reprise partielle de la desserte des TER Bourgogne Franche-Comté

+ Une reprise partielle en 2024

- 6 A/R ligne R en semaine et 10 A/R le WE
- TER BFC conserve 3 A/R en semaine (en pointe) jusqu'à un horizon cible encore à définir
- Seule la rive gauche (via Moret) est concernée

+ Actualités

- Changement de service le 10 décembre 2023
- Déploiement progressif des nouvelles rames Regio2N (8 rames pour la ligne R)



Renforts de composition au SA 2024

La mise en service de rames supplémentaires permet, outre la reprise des trains TER BFC, le renfort de composition de trains ciblés au vu de leur fréquentation :

Trains renforcés :

- 151934, 8h10, de Montargis à Paris Gare de Lyon (UM2 à UM3)
- 151950, 12h02, de Montargis à Paris Gare de Lyon (US à UM2)
- 151847, 14h16, de Paris Gare de Lyon à Montargis (US à UM2)
- 151875, 19h07, de Paris Gare de Lyon à Montargis (UM2 à UM3)
- 152881, 22h46, de Paris Gare de Lyon à Montereau (US à UM2)

Désimbrication TER BFC / ligne R

Reprise totale en cible – SA 2026 ou +

+ Reprise des 3 derniers A/R TER BFC par la ligne R

- Date de l'horizon cible encore à définir
- Conditions :
 - livraison des 7 dernières rames Regio2N
 - agrandissement du faisceau de Montereau
 - renforcement des IFTE

+ Campagne de comptages semaine 47

Vérification de la fréquentation des A/R TER BFC rive-droite de pointe dans la perspective de prêt de Régio2N en horizon cible

+ Financement indispensable des travaux pour reprise totale en 2026

En cours de consolidation.

Désimbrication TER BFC / Ligne R

Offre TER au SA 2026 - Arrêts Fontaine-le-Port

- Instruction en cours auprès de la Région BFC pour la création d'un arrêt supplémentaire à Fontaine-de-Port des 3 A/R semi directs opérés par TER
- L'adaptation de la longueur d'un des quais, financé par la Région ÎdF, sera réalisé courant 2025 pour l'accueil du Régiolis et du Régio 2N en UM2

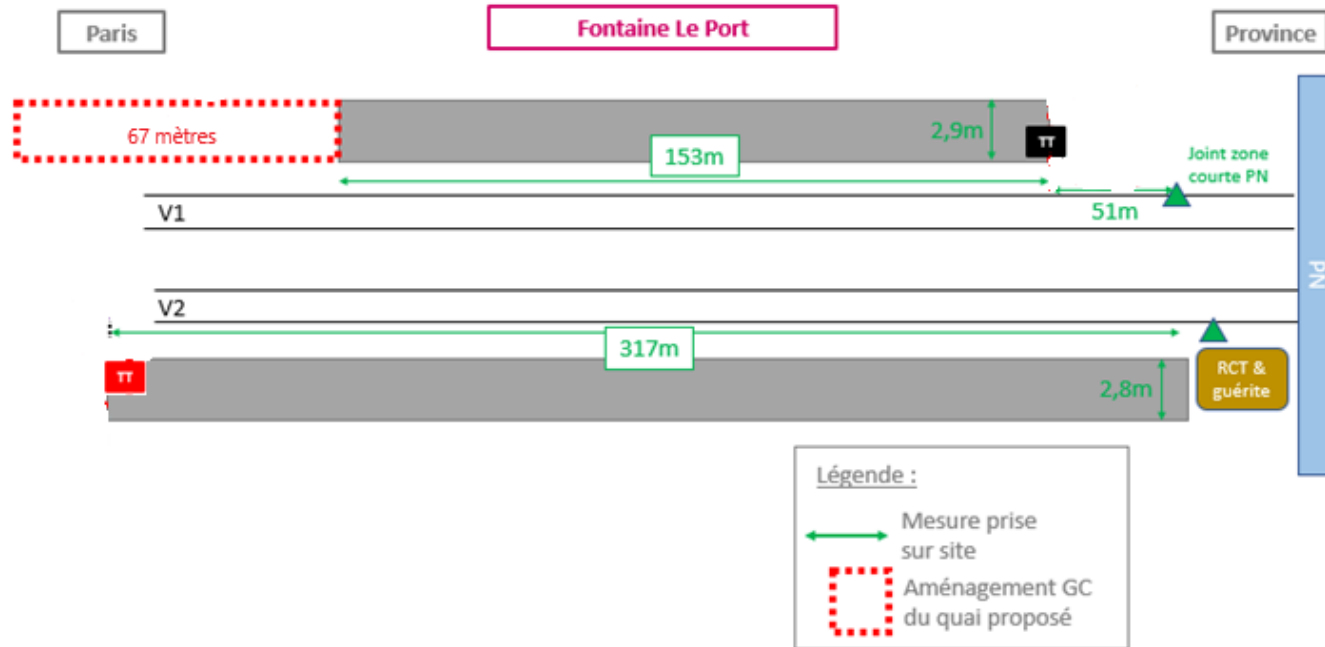
**Hypothèse
Regio2N UM2 (220 m)**

GC : allongement de 67 mètres
linéaires voie 1

Reprise côte L

CAT : confection de 1 dés de
protection

Nota : longueur UM2 Z5600 : 270m
Quais de Fontaine Le Port non
équipés d'installations EAS



03. Travaux à venir sur le Réseau

- Chantiers 2024
- Chantiers long terme

POURQUOI DES TRAVAUX ? DEUX MISSIONS ET 4 TYPES D'INTERVENTION

Chaque année SNCF Réseau mène 1000 chantiers en Ile de France

Fiabiliser et sécuriser
le réseau ferroviaire

Répondre aux demandes nouvelles
des voyageurs et des partenaires

01 MAINTENANCE

Ces travaux légers permettent le bon fonctionnement des infrastructures. Ils sont réalisables la nuit sur une courte durée ou pendant la journée (sans conséquences pour les déplacements des voyageurs).



Ex: graissage d'un appareil de voie, remplacement d'une traverse

02 RÉGÉNÉRATION

Un réseau performant est incontournable pour assurer la qualité du service. Il implique de renouveler ses composants. Ces travaux nécessitent d'interrompre les circulations, y compris des trains des voyageurs



Ex: renouvellement voie et ballast avec un train usine & remplacement d'un pont centenaire à Massy – Régénération caténaires ligne B et C

03 DÉVELOPPEMENT

La création de projets nouveaux et structurants est très fortement consommatrice de "plages travaux".



Ex : Projet EOLE - électrification Gretz - Troyes – Interconnexion Grand Paris Express – projets d'infrastructures destinés à accueillir les nouveaux matériels roulants (RER NG)

04 TRAVAUX TIERS EN INTERFACE AVEC LE RÉSEAU

Sécurisation des prestataires externes dans le cadre de projets ne relevant pas de notre compétence, avec un impact (interruption temporaire de circulation) observable pour les voyageurs



Ex : FUP, passerelle Charenton Bercy, passage des tunneliers SGP

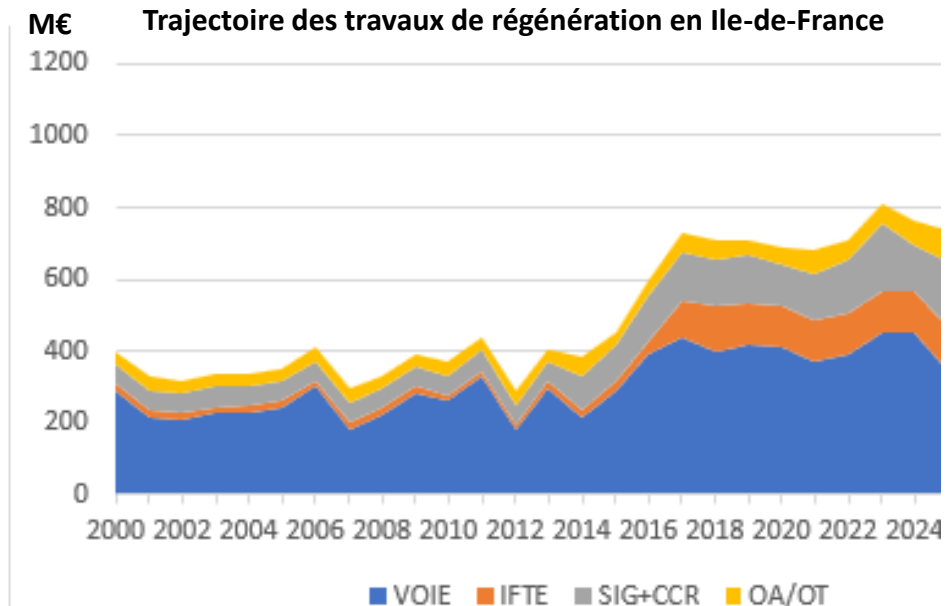
LA RÉGÉNÉRATION ENGAGÉE EST À POURSUIVRE

Le réseau francilien est l'un des réseaux les plus utilisés au monde mais aussi l'un des plus anciens :

- L'âge moyen des voies est de 24 ans.
- L'âge moyen des aiguillages est de 21 ans .
- Le patrimoine caténaire et signalisation continue de vieillir de 6 mois chaque année.
- 40% des postes d'aiguillage ont plus d'un demi siècle.
- De nombreux ouvrages d'art sont vieillissants .



Depuis 2016, un effort important est réalisé sur la régénération en Ile de France



Ces efforts de régénération seront poursuivis sur la durée pour :

- **garantir un haut niveau de sécurité**
- **améliorer la régularité pour les voyageurs en réduisant les incidents**

ITC INDUSTRIELLES : UN OUTIL PERMETTANT DE FAIRE FACE À LA MONTÉE EN CHARGE DES TRAVAUX

- **Les ITC industrielles répondent à un besoin de volume travaux croissant sur l'axe PSE, avec des chantiers inédits**

Pour SNCF Réseau, les avantages sont :

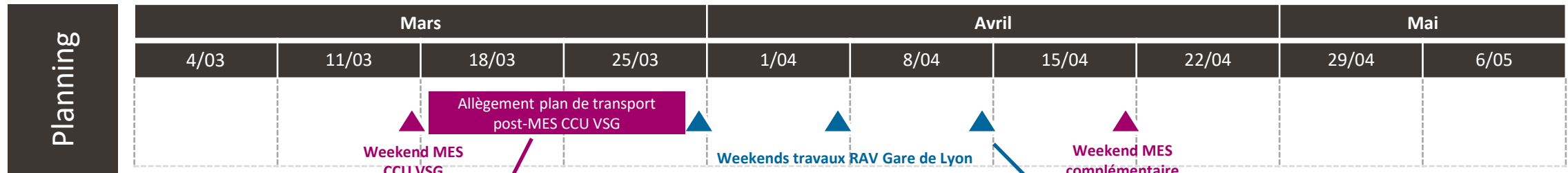
- de travailler sur des domaines plus grands (ex : interception totale Paris-Melun + Paris-Juvisy)
- de permettre de réaliser plus de chantiers
- de travailler avec des procédures qui sécurisent davantage l'accord de travaux et limitent les restitutions tardives
- d'uniformiser les gestes métier et de mieux maîtriser sa production travaux

Pour Transilien, les avantages sont :

- de standardiser les plans de transport
- d'afficher une offre plus lisible aux clients

- **En 2024, hors période moratoire d'été (8 juillet – 8 sept), les ITC industrielles sont appliquées toute l'année pour réaliser des travaux de maintenance, de régénération et de développement : NExTEO BD, Villeneuve Demain, GPE, travaux SDMR IFTE Combs-Melun, SDA (Lieuxaint, Melun), Renouvellement de rail V1M/V2M + RAV Bercy, Renouvellement de rail industriel VSG-Combs...**

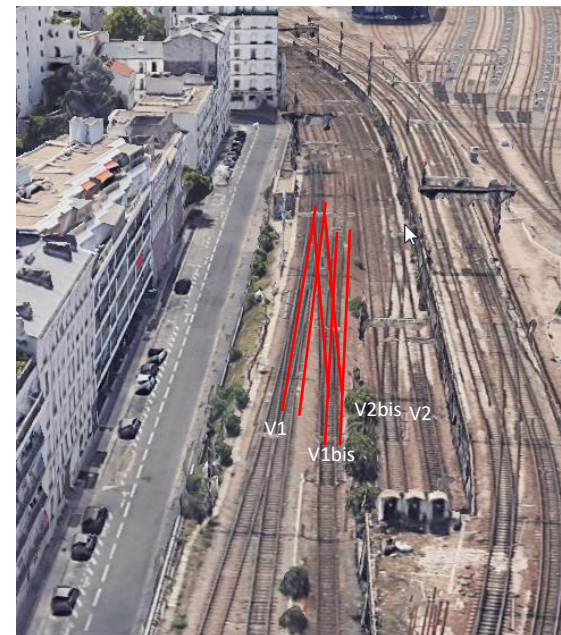
EN MARS/AVRIL 2024, 2 PROJETS À FORT IMPACT POUR L'EXPLOITATION VONT S'ENCHAÎNER SUR LA ZONE ENTRE GARE DE LYON ET VILLENEUVE



Projet CCU Villeneuve-Saint-Georges (VSG)

- **Régénération du Poste IV**, vétuste et en urgence patrimoniale, avec changement de zones d'action des postes, impact sur la technologie IHM (Interface Homme Machine) et sur l'organisation
- **2 WE de mise en service et mise en service complémentaire** 15-17/03 et 19-21/04 : l'accès à Gare de Lyon ne pourra se faire que depuis la bif de Créteil (seuls les TGV pourront accéder à Gare de Lyon)
- **Allègement du plan de transport de ≈30% en pointe sur 2 semaines** (en cours de travail)

Projet Renouvellement des Appareils de Voie (RAV) Gare de Lyon



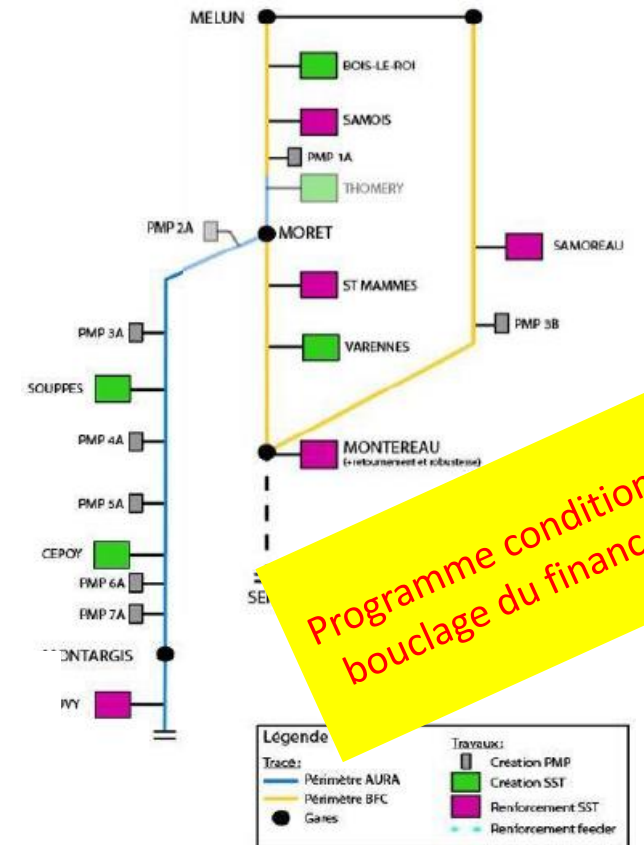
- Chantier déjà repoussé 2 fois en raison de l'impact
- Remplacement de **2 appareils^[1] de voie vétustes et dépose du pylône 3** (WE S13/14, S14/15, S15/16)
- Pendant les 3 week-ends de travaux :
 - Flux très réduits pour toutes EF : entre 20% et 50% de suppression selon les tranches horaires
 - Des TGV sont détournés sur Paris Montparnasse

[1] Appareils 1453a et 1453b sur voies 1 et 1bis et remplacement voie ballast

TRAVAUX EN LIEN AVEC LA DÉSIMBRICATION TER BFC / LIGNE R

Financement du projet Bourgogne Nord toujours en cours de discussion :

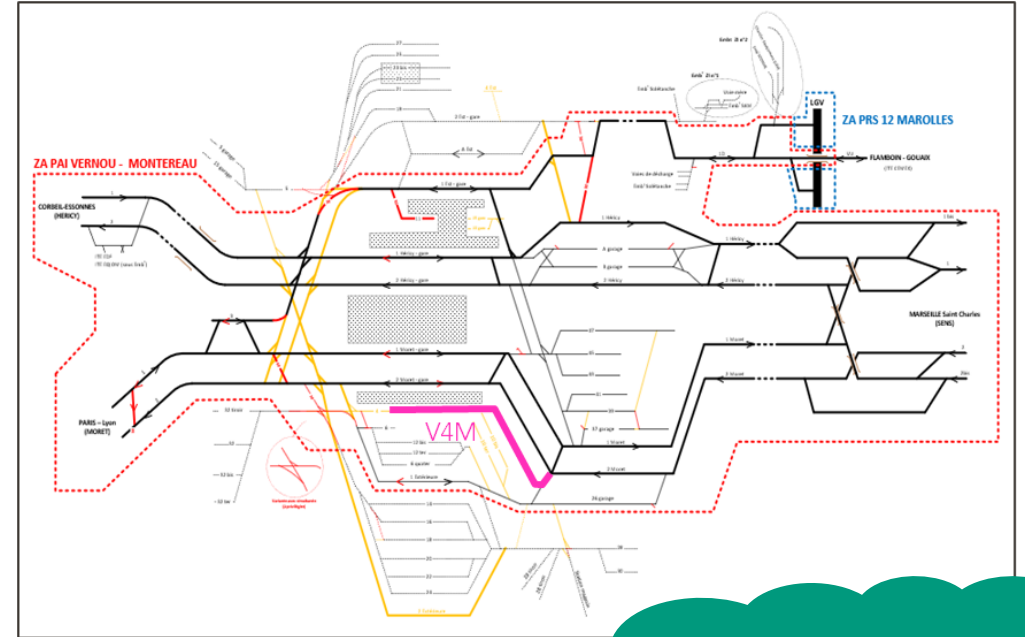
- Travaux de renforcement des installations fixes de traction électrique prévus dans le cadre de l'arrivée du nouveau MR et de la désimbrication des offres avec TER BFC (cf schéma ci contre)
- ➔ Mise en parallèle des groupes de traction sur 2024-2026 actée à titre exceptionnel : en cas de dégradation accélérée de l'infra constatée, ce dispositif pourra être remis en cause à tout moment avec des conséquences sur les plans de transport
- Avenir du faisceau Transilien de Montereau dans le cadre du projet BFC : Objectif augmenter le nombre de positions de garage pour la ligne R de 17 à 21



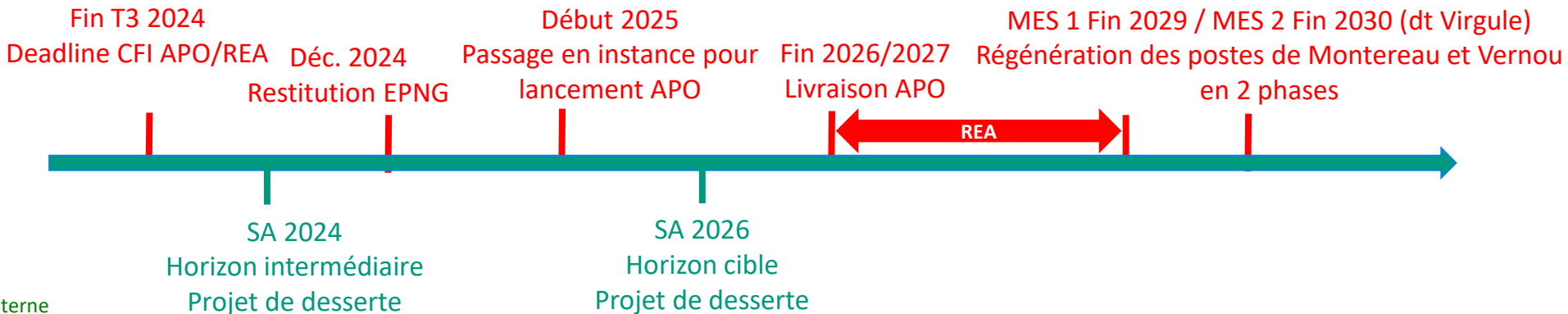
Condition sine qua non pour les gains de temps de parcours et la désimbrication TER BFC / Ligne R en horizon cible

PERSPECTIVE LONG TERME : RÉGÉNÉRATION DES POSTES DE MONTEREAU ET VERNOU

- 2 MES envisagées :
 - MES 1 poste informatique nouvelle génération (PAI ARGOS) à infra constante fin 2029
 - MES 2 avec modifications plan de voie dont séparation des flux rive droite et rive gauche + virgule fin 2030
- SNCF Réseau intègre dans son programme la réalisation d'une virgule, pour la partie ferroviaire (la partie quai est gérée par G&C) permettant le retournement des TER BFC à l'horizon de la régénération du poste



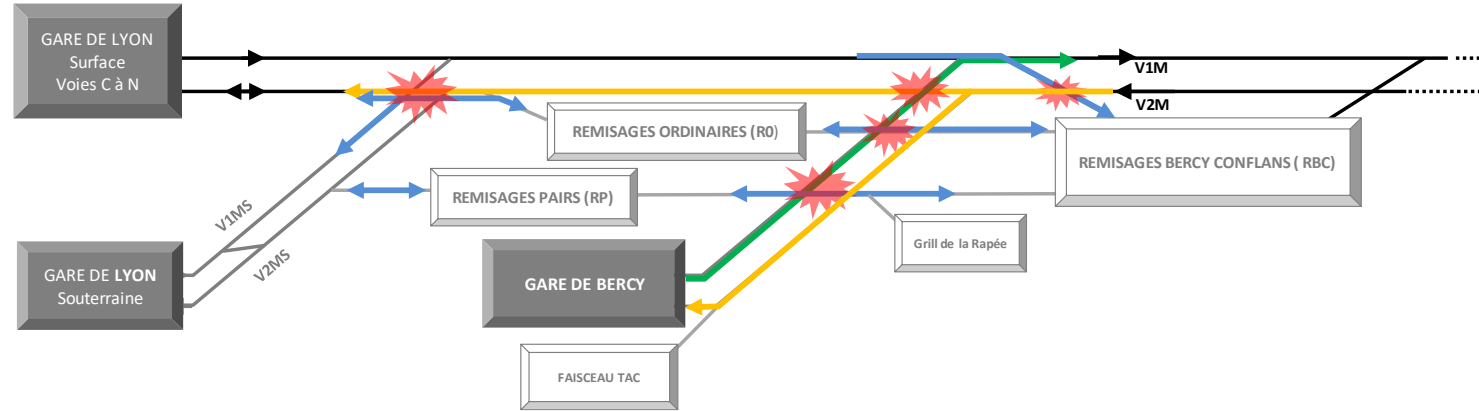
Poste de Montereau prévu d'être intégré au PCD Vigneux



PERSPECTIVE LONG TERME : LA MODERNISATION DE BERCY

SITUATION ACTUELLE

CISAILLEMENTS entre ARRIVEES, DEPARTS et MOUVEMENTS TECHNIQUES



Principaux travaux :

1. Remplacement des postes 1, 2, 3 de Bercy par un Poste d'Aiguillage Informatisé télécommandé
2. Dénivellation de la bifurcation de Bercy/création d'un saut de mouton
3. Modernisation du faisceau de Remisages Bercy Conflans (RBC)

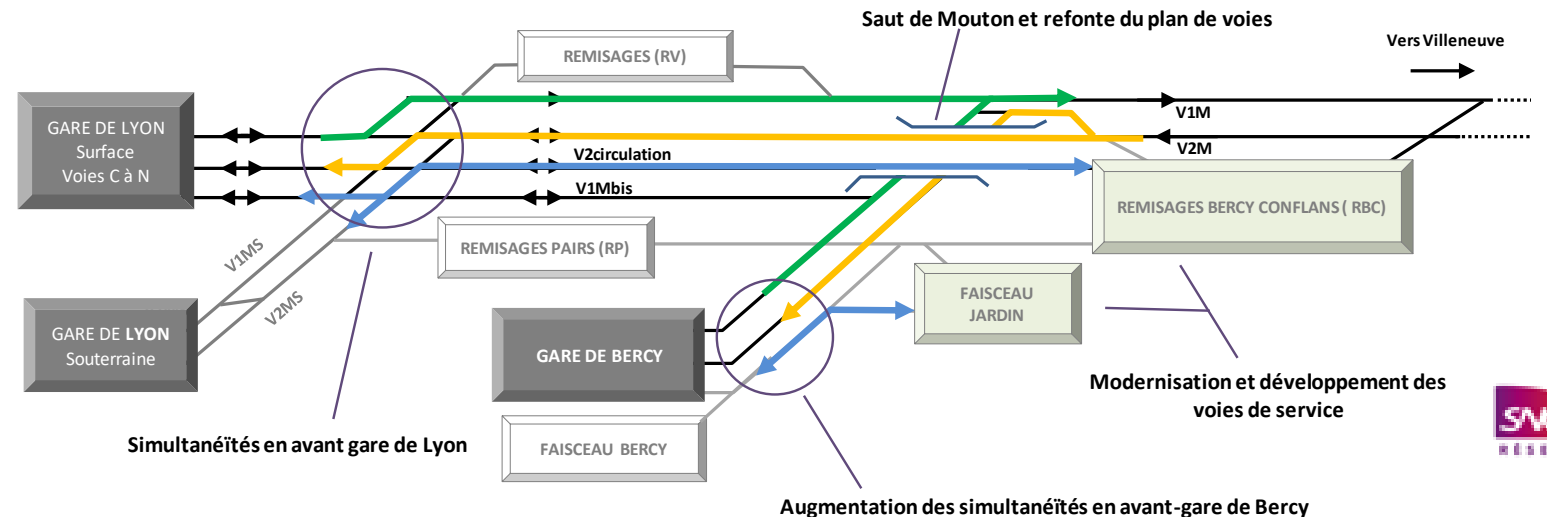
⇒ Lancement de l'AVP et discussion sur le financement en cours : **2023-2025**

⇒ Démarrage travaux au mieux fin 2026 avec MES prévue en **2032**



→ SITUATION PROJETEE ET SIMULTANÉITES PERMISES

Objectif global :
fluidification des circulations commerciales et techniques



04. Substitution bus lors des travaux

Substitutions bus pour travaux

Service de bus de substitution de 23h16 à 0h55

Travail sur l'offre de desserte des bus de substitution afin d'optimiser les temps de trajet suite aux échanges avec les associations de la ligne R, des élus et IdFM

Plusieurs scénarios envisagés afin d'obtenir une diminution du temps de parcours

A offre constante, l'arrêt à Melun est nécessaire pour assurer l'emport des voyageurs (comptages réalisés S14 et S15).

Gares desservies	% de voyageurs descendant
Bois Le Roi	4,30%
Fontainebleau-Avon	10,40%
Melun	59,10%
Montargis	1,70%
Montereau	13%
Moret Veneux-Les-Sablons	5,20%
Nemours St Pierre	4,30%
Saint-Mammès	0,90%
Thomery	0,90%

Substitutions bus pour travaux

Évolution de l'offre : Modification de la desserte et des heures de départ depuis le 28/08

- Maintien du semi-direct Montargis mais modification horaire de départ (horaire de référence du train)
- Modification d'un des bus omnibus desservant Melun, Fontainebleau et Moret terminus partant dans l'horaire du train

L'omnibus, maintenu 10 minutes après, a pour vocation de prendre en charge les retardataires

Type de véhicule	Interurbain	Interurbain	Interurbain	Interurbain
GARE DE LYON	23:16	23:16	23:16	23:26
MELUN	00:14	00:14	00:14	00:24
BOIS LE ROI		-	-	00:37
FONTAINEBLEAU		-	0:34	00:49
THOMERY		-	-	00:58
MORET VENEUX LES SABLONS		-	0:54	01:05
MONTIGNY SUR LOING		-		01:22
BOURRON MARLOTTE GREZ		-		01:33
NEMOURS ST PIERRE		0:46		01:44
BAGNEAUX SUR LOING		-		01:55
SOUPES CHATEAU LANDON		1:01		02:07
DORDIVES		1:10		02:16
FERRIERES FONTENAY		-		02:26
MONTARGIS		1:27		02:38

En orange : même horaire, même desserte

En vert : modification. Arrêt du bus à Moret car pas de passagers sur la suite du parcours

Type de véhicule	Interurbain	Interurbain	Interurbain	Interurbain	Interurbain
GARE DE LYON	23:46	23:46	23:55	00:46	00:55
MELUN	00:44	00:44	00:53	01:54	01:53
BOIS LE ROI	-		01:06		02:06
FONTAINEBLEAU	01:04		01:21		02:21
THOMERY	-		01:30		02:30
MORET VENEUX LES SABLONS	01:24		01:42		02:42
ST MAMMÈS			01:57		02:57
MONTEREAU		01:19	02:14	02:29	03:14

En orange : même horaire, même desserte

En vert : modification. Pour les trains de 23h46 et 0h46 : les bus semi direct et direct sont avancés pour être dans l'horaire du train, et prolongement d'un des semi directs pour desservir Fontainebleau et Moret à 23h46.

Information Voyageurs Travaux

Affichage des horaires de bus de substitution sur les écrans en gare

Déploiement du temps réel en perspective avec la mise en œuvre de la géolocalisation des bus

Renforcement de la signalétique directionnelle vers les points d'arrêt en cours de déploiement (avec QR code de cheminement)



Gare de PARIS LYON

Aller vers l'arrêt de bus de remplacement

Go to the bus stop / Ir a la parada de autobús

• Direction Melun (direct et omnibus)- 87 rue du Charolais (à proximité de la voie 23)

Direction Melun (direct and all stations) - 87 Charolais street (near platform 23)
Direccion Melun (directo y todas las estaciones) - 87 calle de Charolais (cerca de la plataforma 23)



Flashez-moi et laissez-vous guider!

Flash me and let yourself be guided!

Escaneame y déjate guiar!



© 2023 Transilien - Tous droits réservés

05. Perspectives long terme

- Evolution de la fréquentation
- Perspectives renfort Axe Melun

Évolution de la fréquentation de la ligne R

Suite à la précédente trajectoire de ligne du 23 juin 2022

Source des données : COMOB

- **2017 comptage annuel :**
comptage réalisé par une entreprise externe mandatée par SNCF
comptage manuel à la porte sur les gares du périmètre
- **2022 comptage annuel automatisé :** extraction du comptage automatique réalisé par les rames Regio2N
- **Nouvelle campagne réalisée fin novembre 2023** (résultats à venir T1 2024)

Périmètre:

Ligne R uniquement hors TER BFC et CVL

Les offres de transport ont peu évolué sur les trois transporteurs entre 2017 et 2022, seul un arrêt supplémentaire à Nemours par un TER CVL a été ajouté au SA2021

Évolution de la fréquentation de la ligne R

Sens Sud > Nord

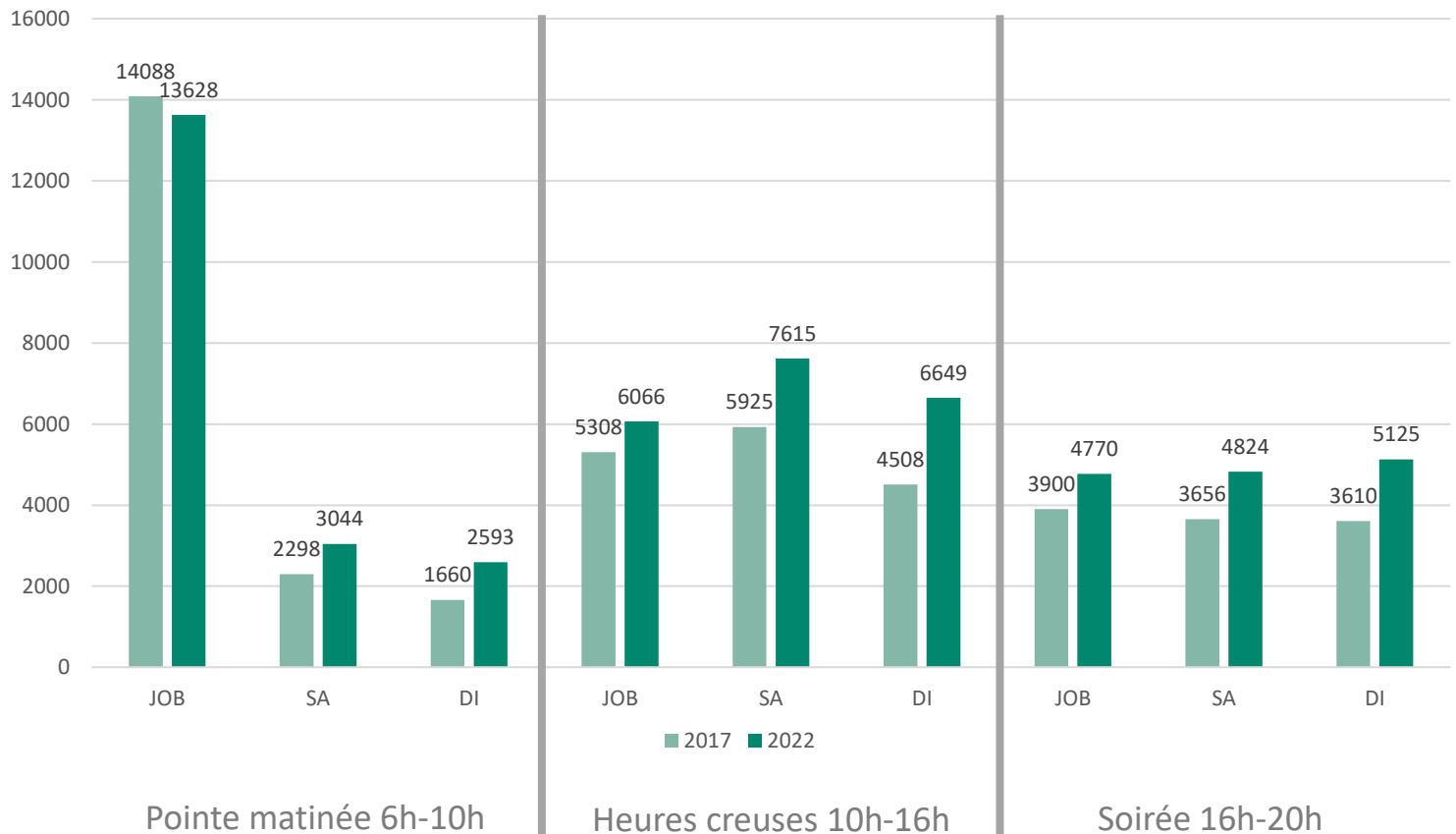
Analyse

Tendance à la hausse, de façon non homogène, entre 2017 et 2022 au global de trafic sur la ligne R (JOB + SDF)

principalement portée par une augmentation de la fréquentation les samedis et dimanches en heure creuse et en pointe de soirée.

Seule la fréquentation en pointe de matinée accuse une légère baisse.

Nombre de montants par type de jour



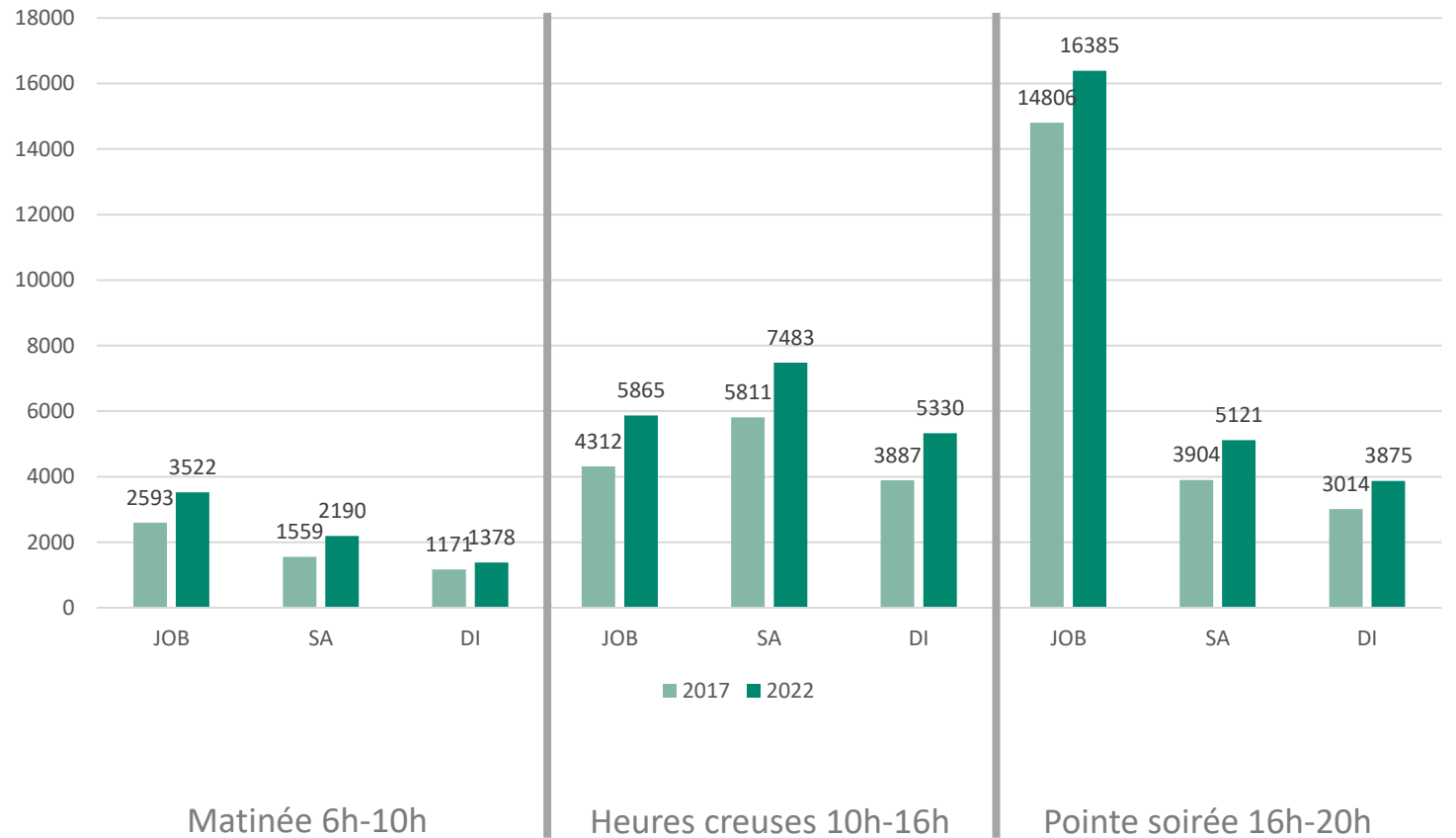
Évolution de la fréquentation de la ligne R

Sens Nord > Sud

Analyse

Tendance à la hausse au global de trafic sur la ligne R (JOB + SDF)
Augmentation en pointe de matinée et en pointe de soirée (10,7%)

Nombre de montants par type de jour



Fréquentation de la ligne R

Conclusion

- Une fréquentation à la hausse
en lien avec la dynamique des territoires et malgré le développement du télétravail
- Les derniers comptages manuels sur la ligne R les 2/3 et 5 décembre 2023, avant le SA 2024
sur les trains TER qui s'arrêtent dans les gares de la ligne R

Une analyse détaillée sera réalisée sur la base des comptages automatiques et des comptages manuels de la ligne R et de TER.

Perspectives pour la Ligne R et SD RER D

Recherche de capacité d'emport supplémentaire au départ de MELUN

- en pointe de matinée et de soirée → en interface avec les orientations du SD RER D (voir ci-dessous)

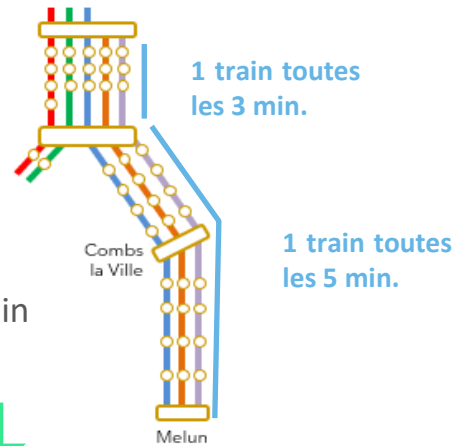
2 scénarios d'offre sur la pointe du matin, à départager dans la suite de la concertation pour la branche MELUN

Scénario socle « Omnibus » :

Les 3 missions évoluent en omnibus entre Melun et Paris

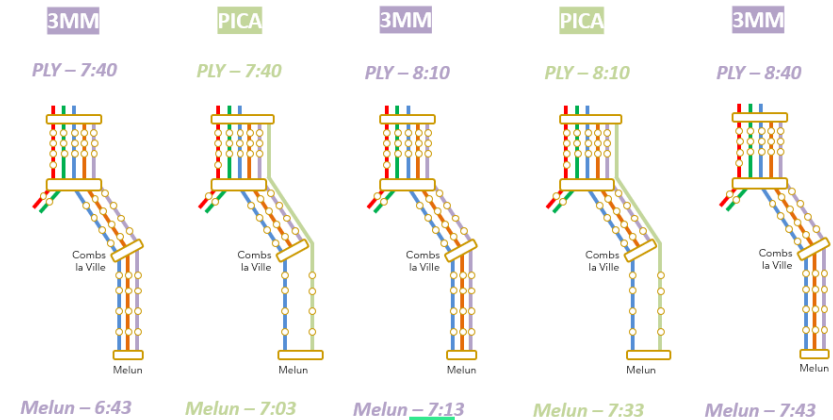
Temps de parcours

- Créteil → Paris : 11min
- Lieusaint → Paris : 37min



- Libère des capacités de circulations sur les voies directes

Scénario « avec renfort Sénart » : En heure de pointe du matin, pérennisation des renforts Sénart sur deux ¼ d'heure, et des 2MM et 3MM en origine à Combs La Ville



- Consomme de la capacité sur les voies directes et rend impossible l'insertion de trains supplémentaires provenant de la ligne R
- Permet le maintien de trains rapides au départ de Melun en pleine heure de pointe

06. Projets gares

SDA Moret – Veneux-Les-Sablons

5^{ème} gare de la ligne R en termes de fréquentation

Travaux de décembre 2020 à juin 2022

Levées des réserves et mise en service progressive jusqu'en juin 2023

Mise en accessibilité de la gare de Moret :

- réfection des enrobés
- création de 4 ascenseurs
- mise aux normes de tous les escaliers fixes
- équipements
- implantation d'abris
- mise aux normes de l'éclairage
- réfection des bordures de quai et de l'enrobé



Melun – Pôle gare

43 000 voyageurs par jour

56 000 voyageurs par jour estimé en 2030 (+30%)

Projet multi-partenarial pour rendre le pôle accessible et adapté à l'évolution urbaine de l'agglomération

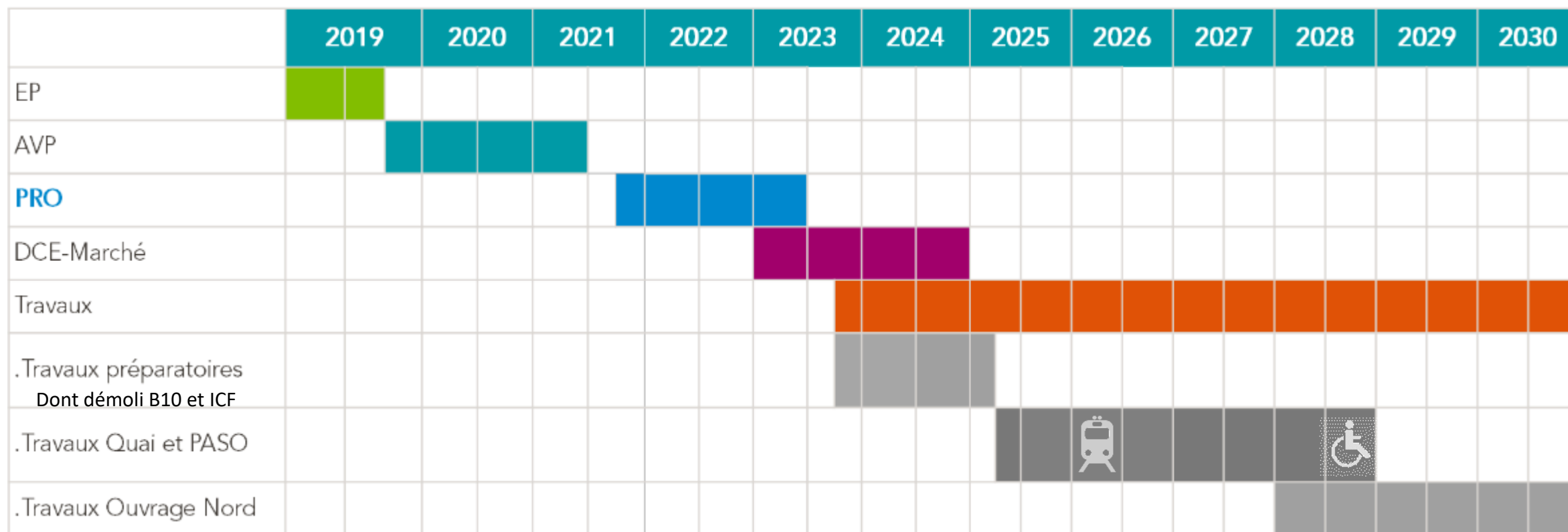
Les travaux préparatoires ont débuté cet été, pour une durée d'un an environ :

- libération d'un bâtiment
- déplacement des taxis
- démolition d'un bâtiment
- travaux préparatoires au SDA



État projeté

Planning du projet ferroviaire



Une première phase de travaux qui s'est terminée en septembre 2022 a permis d'améliorer l'accueil, le confort et l'accessibilité en gare aux Personnes à Mobilités Réduites (PMR) autres qu'Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), depuis les abords de la gare jusqu'aux quais, en passant par le bâtiment voyageurs. L'accessibilité UFR sera possible à l'ouverture du nouveau PASO en 2028.

Le planning de réalisation des quais intègre les travaux de rehaussement des quais 2 et 3 pour le déploiement du RER NG au SA 2023.
(MES des quais 2 et 3 prévue pour janvier 2026)

Nemours – Abri confortable

- Ravalement des façades
- Réfection du sol avec plancher chauffant
- Remplacement des assises
- Éclairages LED
- Habillage en tôle galvanisée + vitrage avec système d'ouverture et de fermeture des portes battantes en façade



Programme Toilettes PMR

Ligne **R**



Toilettes PMR de Bourron-Marlotte, mis en service été 2023

- En service
- Travaux en cours
- Travaux à venir
- Etude en cours (pièces admin)



Programme Abris vélos

Ligne **R**

- 4 gares déjà équipées de consignes fermées et labélisées IDFM sur la ligne
- Etudes en cours (DI ou PRO/DCE ou pièces admin)
- Travaux en cours

A noter :

- présence également de Véligo sur Fontainebleau Avon géré par l'agglo



Parking Vélos de Montereau, mis en service en mars 2023



Téléopération

Gares téléopérées au niveau des quais et des salles des pas perdus depuis fin juin 2023 (permettant une ouverture des salles des pas perdus du 1er au dernier train) :

- Bois-Le-Roi
- Champagne-sur-Seine
- Moret-Veneux-Les-Sablons
- Nemours St Pierre
- Souppes Château-Landon

La gare de Fontainebleau-Avon est à l'étude pour la téléopération de la salle des pas perdus en 2024

Merci