



MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Liberté

Égalité

Fraternité

Mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITÉ DE SUIVI DES DESSERTES FERROVIAIRES PARIS – BRIANÇON PARIS – NICE

9 décembre 2022

Quelques consignes pour le comité



Veillez vérifier que votre microphone est coupé.

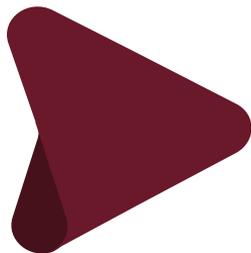


Formulez vos questions par écrit dans l'espace « chat », ou en cliquant sur l'icône « lever la main ». Au moment d'y répondre, l'intervenant vous invitera à rouvrir votre microphone.

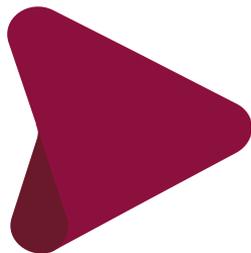


Les questions écrites non traitées en séance seront reprises et consignées, dans la mesure du possible, dans le compte-rendu transmis par la suite.

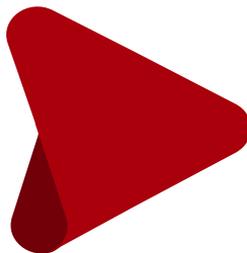
Sommaire



Introduction



**Retour sur les
services annuels
2021 & 2022**



**Qualité de
service**



Travaux



Perspectives

1. Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Création, composition et objectifs

Rappel du dernier Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires est une instance créée par Loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, précisée par le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018.

Objet

Il a pour objet la consultation de différents acteurs de la mobilité sur :

- Évolution / mise en œuvre de l'offre de mobilité
- Politique tarifaire
- Qualité de service (régularité, ponctualité et propreté)
- Informations aux usagers, notamment en situation dégradée
- Rénovation / acquisition du matériel roulant
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap

Participants

- Un représentant de l'État qui en assure la présidence
- Un conseiller régional de chaque région desservie
- En Île-de-France, un représentant de IDFM
- Un conseiller départemental de chaque département desservi
- Des conseillers municipaux
- Représentants d'associations d'usagers
- Représentants d'associations de personnes handicapées concernées

Le Comité de suivi des dessertes est notamment alimenté par les travaux conduits dans le cadre des Schémas directeurs des lignes TET et des plateformes d'axe, pilotés par l'État avec l'appui de SNCF Réseau.

Rappel du dernier comité de suivi des dessertes ferroviaires du 3 décembre 2021

Acteur concerné	Action	Avancement
État	Poursuivre la relance des lignes de trains de nuit	Phasage prévu de la relance progressive des lignes de nuit, avec Paris–Aurillac déjà prévu pour fin 2023 et un ensemble de 10 lignes de nuit annoncé pour 2030. Pour l’international, un AMI a été publié en mars 2022
	Réfléchir à un renouvellement de matériel roulant qui puisse être accessible aux PMR et PSH	Expression fonctionnelle du besoin publiée par la DGITM pour un nouveau matériel roulant de nuit accessible aux PMR, PSH, UFR
SNCF Intercités	Mieux indiquer sur les canaux de réservation l’absence de sièges inclinables	Affichage corrigé

 Avancement satisfaisant

 Avancement partiel

 Avancement non satisfaisant

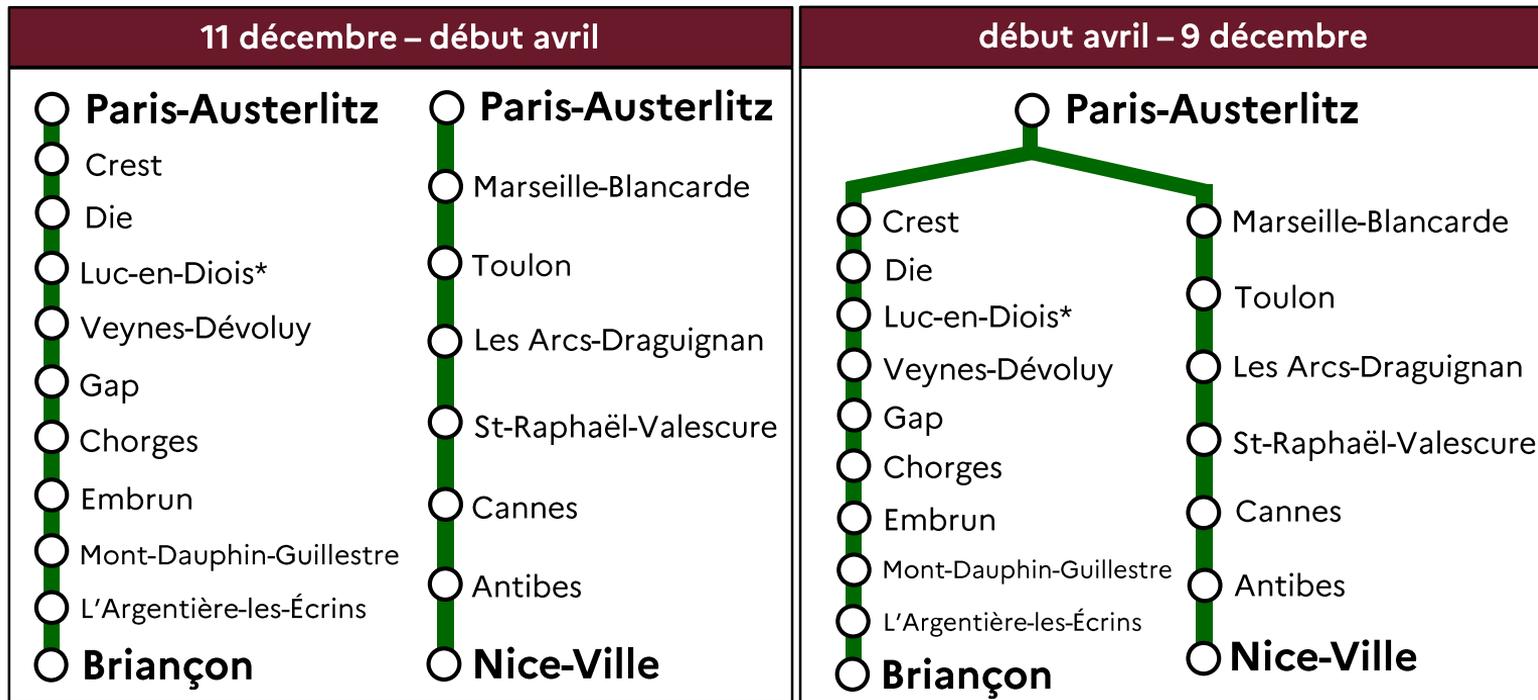
2. Retour sur les services annuels 2021 & 2022

Desserte en 2022

Fréquentation en 2022

Tarifification

Desserte en 2022



- entre mi-décembre et mars : circulation de deux trains
- entre avril et décembre : circulation d'un train bitranche avec séparation des tranches à Valence

* nuit du dimanche au lundi uniquement, excepté en été (desserte quotidienne)

Paris – Briançon : fréquentation globale en 2022

Trafic global du
01/01/2022 au
31/10/2022



- 2 %
2022 vs. 2019

114 608 voyages



Trafic sur les périodes
de
plan de transport
normal*



- 4 %
2022 vs. 2019

104 272 voyages



- Réduction des ventes en début d'année 2022 en raison de la pandémie
- Réduction de composition de 10 à 7 voitures à certaines périodes pour permettre la circulation du Paris–Nice
- En raison de travaux, 83 dates n'ont pas été circulées. Les circulations ont été moindres en octobre (22 dates non-circulées), en avril (12 dates), en mai (12 dates) et en septembre (11 dates).
- 14 dates substituées par de l'autocar sur l'année, soit 17 % des dates non-circulées. Plan de transport adapté autocar optimisé

Paris – Briançon : fréquentation par arrêt en 2022

Globalement, le trafic diminue fortement à Gap, Mont-Dauphin – Guillestre et Luc-en-Diois (en rouge) mais se renforce dans quelques gares intermédiaires (L'Argentière les Écrins et Chorges)

- Paris <> Briançon
- Paris <> Gap
- Paris <> Mont-Dauphin-
Guillestre

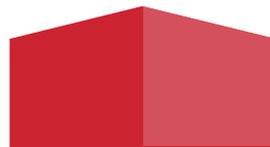


Plus de
2/3
du trafic
global

Fréquentation par origine-destination (en voyages)	Trafic 2022 (passagers et %)	Évolution vs. 2019
Paris <> Briançon	42 200 (37 %)	9 %
Paris <> Gap	21 500 (19 %)	-18 %
Paris <> Mont-Dauphin – Guillestre	18 600 (16 %)	-7 %
Paris <> Embrun	11 600 (10 %)	-4 %
Paris <> L'Argentière les Ecrins	9200 (8 %)	15 %
Paris <> Veynes Dévoluy	5100 (4 %)	-16 %
Paris <> Chorges	2700 (2 %)	17 %
Paris <> Die	2300 (2 %)	-2 %
Paris <> Crest	1300 (1 %)	3 %
Paris <> Luc-en-Diois	220 (0 %)	-9 %

Paris – Nice : fréquentation globale en 2022

Trafic global du
01/01/2022 au
31/10/2022



+ 127 %
2022 vs. 2021

124 811 voyages



Trafic sur les périodes
de
plan de transport
normal*



+ 142%
2022 vs. 2021

42 244 voyages



- En raison de travaux, les circulations ont été moindres en octobre (12 dates non-circulées), en avril (12 dates), en mars (7 dates) et en septembre (6 dates).
- Été 2022 qui a très bien fonctionné avec des résultats en hausse par rapport à la même période 2021. La saison estivale reprend les périodes circulées avec un plan de transport normal*.

Dans les calculs, les résultats de 2021 ont été pondérés pour les ramener à un niveau de circulation équivalent à 2022

Paris – Nice : fréquentation par arrêt en 2022

- Paris <> Nice se démarque avec 49 500 voyages (40 % du trafic)
- Paris <> Toulon, la seconde origine-destination est près de 3 fois inférieure à Paris <> Nice avec 15 % du trafic
- Augmentation de la fréquentation de Marseille qui passe de 9 % de trafic en 2021 à 13 % cette année
- Comme à la page précédente, les résultats de l'année 2021 sont pondérés en fonction du nombre de non-circulations (50ç_% de circulations en moins qu'en 2022).

Fréquentation par origine-destination (en voyages)	Trafic 2022 (PAX et %)	Évolution vs. 2021
Paris <> Nice-ville	49 500 (40 %)	+ 133 %
Paris <> Toulon	18 900 (15 %)	+ 132 %
Paris <> Marseille-Blancarde	16 200 (13 %)	+ 140 %
Paris <> Cannes	14 000 (11 %)	+ 129 %
Paris <> St Raphaël-Valescure	10 800 (9 %)	+ 100 %
Paris <> Antibes	9100 (7 %)	+ 120 %
Paris <> Les Arcs Draguignan	6500 (5 %)	+ 103 %
Toutes	124 800	+ 127 %



du 01/01/2022 au 31/10/2022

Paris - Briançon

Paris - Nice

La tarification

Paris – Toulon

65% des billets vendus à
moins de 65 € sur septembre 2022

Paris – Nice

65% des billets vendus à
moins de 65 € sur septembre 2022

Paris – Marseille

75% des billets vendus à
moins de 65 € sur septembre 2022

Paris – Briançon

80% des billets vendus à
65 € sur septembre 2021

NB : Prix des billets en couchettes 2nde et places assises 2nde, billets environ 20 € plus chers en couchettes 1^{ère}

3. Qualité de service

Régularité

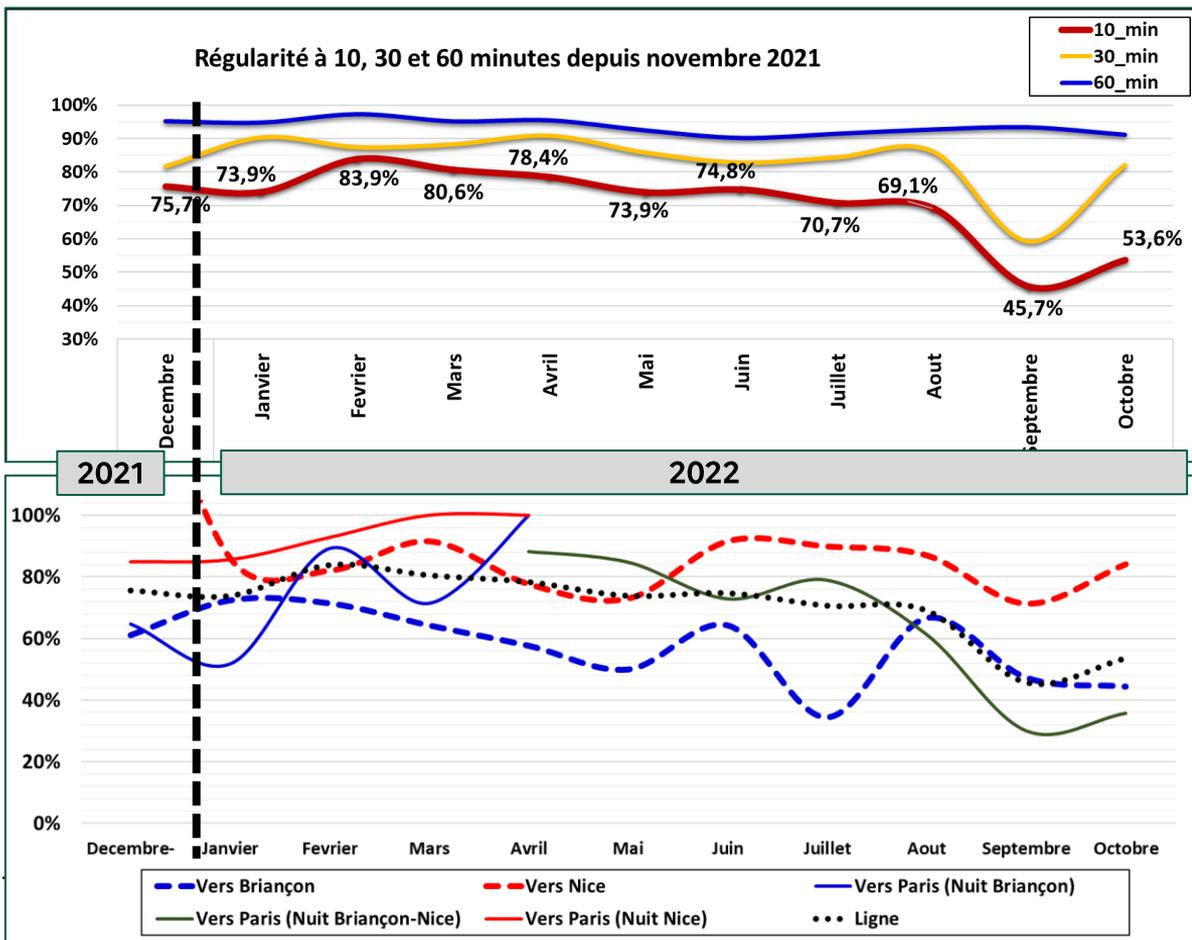
Satisfaction des voyageurs

Plan d'actions sur la qualité de service

Régularité

Une régularité hétérogène suivant les pattes

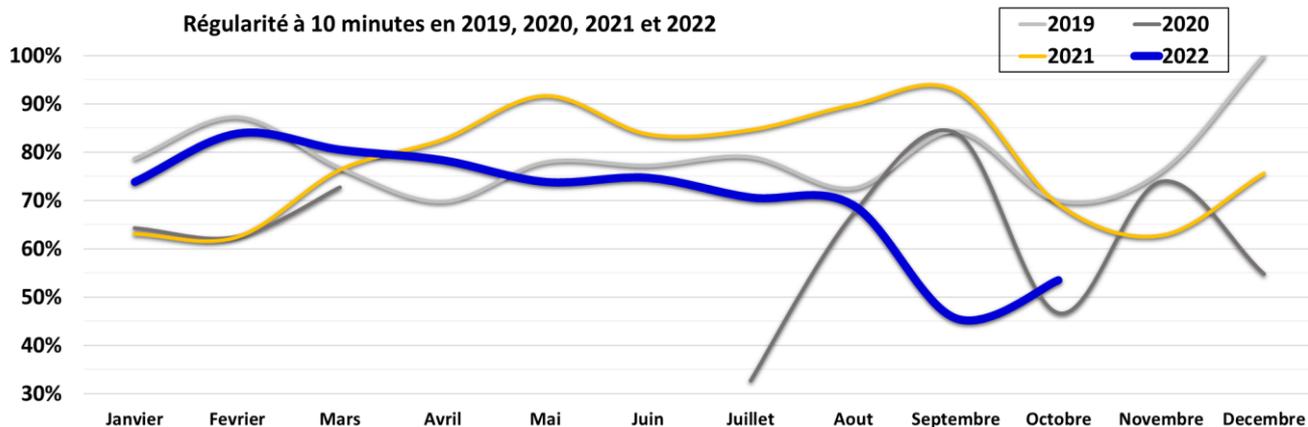
- Régularité plutôt bonne pour les trains arrivant à Nice
- Davantage de retards pour les trains arrivant à Paris quand l'exploitation est bitranche
- Régularité basse pour les trains arrivant à Briançon notamment du fait du problème persistant de construction des sillons sur la voie unique entre Veynes et Briançon
- Un début d'automne difficile à cause d'accidents de personnes et des orages en septembre, et de travaux et de l'escale voyageurs en octobre. Des problèmes d'espacement avec des trains de fret se multiplient également



Régularité

Régularité	2019	2020	2021	2022*	Évolution 2022/2019
10 minutes	78%	61%	79%	72%	-6 pts
30 minutes	90%	87%	90%	85%	-5 pts
1h	95%	94%	96%	92%	-3 pts

Régularité à 10 minutes en 2019, 2020, 2021 et 2022



Une baisse de la régularité en 2022

- Une hausse du nombre de grands retards
- Un début d'automne difficile

* jusqu'au mois d'octobre 2022 inclus

Satisfaction des voyageurs

	Résultats satisfaction clientèle		
	2019	2021	Évolution
Rapport qualité / prix	80%	74%	- 6 pts
Satisfaction client globalité du voyage	84%	76%	- 8 pts
Satisfaction client globale à bord	83%	75%	- 8 pts
Satisfaction propreté des toilettes	79%	75%	- 4 pts
Visibilité chef de bord	71%	71%	=
Qualité info chef de bord	92%	90%	- 2 pt
Disponibilité chef de bord	96%	93%	- 3 pts

À l'exception de la visibilité du chef de bord qui se maintient en 2021, tous les indicateurs sont en baisse, avec des baisses très fortes sur la satisfaction globale (prix, à bord et globale ligne) qui perdent en moyenne 7pts.

La desserte avec rupture de charge à Modane en 2021 a fortement contrarié la clientèle habituelle

Satisfaction des voyageurs

	Résultats satisfaction clientèle		
	2019	2021	Évolution
Rapport qualité / prix	N/A	70%	N/A
Satisfaction client globalité du voyage		76%	
Satisfaction client globale à bord		74%	
Satisfaction propreté des toilettes		75%	
Visibilité chef de bord		79%	
Qualité info chef de bord		89%	
Disponibilité chef de bord		94%	

Lancement de la ligne Paris Nice en mai 2021, le taux de satisfaction globale est de 76%.

Plan d'action sur la qualité de service

Attractivité de l'offre de nuit

- **Gestion des impacts travaux 2021 pour conserver une ligne de bout en bout sur Briançon**, avant sa réouverture au service annuel 2022
- **Déploiement prioritaire des voitures rénovées sur la ligne Briançon au SA2022** et progressivement sur Nice jusqu'à mai 2023 (financement État)
- Renforcement des **mesures sanitaires** et de **sûreté** : par exemple, **plan d'action avec équipes de la sûreté ferroviaire entre Nice et Marseille**
- « **Prémiumisation** » de l'offre nuit, avec **montée en gamme de l'offre 1^{ère} classe** : espace douches à Paris Austerlitz au SA 2022 par exemple.

Nouvelle relation client nuit

- Déclinaison d'objectifs à l'équipe sur la relation et l'information aux clients
- Améliorer la **visibilité du personnel** de bord (chefs de bord et hôte service) et la satisfaction sur **l'information client** en situation normale à bord (proactivité) tout au long du voyage de nuit
- **Promotion par les Chefs de Bord des nouveaux services proposés par la rénovation** : Wifi, prises électriques, vélos, et sécurisation réservation compartiment dame seule

Focus sur l'Information en situation perturbée

- **Gestion pro-active** des situations d'inconfort des clients par le personnel de bord : rédaction d'un process pour les gestes clients
- **Mise en place de scénario de repli** en cas de perturbation, en inter- métier.
- Saut de performance sur **l'Information aux Voyageurs en situation perturbée** (prise de parole adaptée avant / après le saut de nuit et prise en charge des clients) et **édition d'un nouveau guide des annonces pour les chefs de bord**

4. Travaux

État général de l'infrastructure

Commande centralisée du réseau

Travaux majeurs prévus en 2023

Aménagement des gares

État général de l'infrastructure

Portion commune

- Double voie jusqu'aux Laumes
- 4 voies jusqu'à Blaisy
- Double voie jusqu'à Lyon via Dijon
- Paris-Lyon-Marseille électrifié en 1 500 V de Paris à Lyon avec des parties en voie banalisée (Saint Florentin - Les Laumes puis Blaisy - Dijon) et en installation permanente de contre-sens entre Dijon et Macon
- Principaux risques liés à la densité du trafic toutes entreprises ferroviaires confondues entre Paris et Morêt et au goulet d'étranglement entre Blaisy et Dijon (sans possibilité de détournement simple).
- En revanche, un alternat est prévu sur Bourgogne sud avec la ligne de la Bresse entre Dijon et Lyon via Bourg en Bresse.

Paris - Nice

- 1500V jusqu'à Marseille inclus ; 25000V de Marseille à Vintimille
- Marseille-Vintimille est soumis à plus de risques externes et notamment incendie/hydraulique.
- Les nombreux gros travaux sont dimensionnants, à court terme, sur la qualité de service.

Paris - Briançon

Valence - Livron :

- Double voie équipée avec des dispositifs d'arrêt automatique des trains et GSMR (Global System for Mobile Railways, un réseau radio-numérique)

Livron -Aspres :

- Voie banalisée de Livron à Crest : block automatique à permissivité restreinte à Compteur d'essieux
- Voie unique de Crest à Aspres – block manuel voie unique.

Aspres -Veynes :

- Double Voie équipée avec des dispositifs d'arrêt automatique des trains à compteur d'essieux

Veynes - Gap - Briançon

- Voie unique de Veynes à Gap et blocks manuels voie unique
- Voie banalisée de Gap à Briançon équipée avec des dispositifs d'arrêt automatique des trains et des blocks automatiques à permissivité restreinte à compteur d'essieux

Livron - Briançon

- Problématique de charge à l'essieu des Trains de nuit
- Installations vieillissantes qui nécessiteront encore des investissements à moyen terme
- Des travaux prévus dans le secteur de Livron en 2024

La commande Centralisée du Réseau : Un enjeu majeur de performance (1/2)

- Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le ferroviaire, SNCF Réseau modernise la gestion des circulations en s'appuyant sur des technologies digitales.
- La mise en service d'une CCR vise à optimiser le flux des circulations, être plus réactif et renforcer la régularité.
- Une CCR apporte de nombreux bénéfices : meilleure régularité des circulations, détection anticipée et aide à la gestion d'éventuels incidents d'exploitation, amélioration de l'information pour les clients.
- A terme, le programme national consiste à rassembler le pilotage des 1500 postes d'aiguillages du réseau principal, ainsi que les salles de régulation des circulations, dans des centres régionaux de commande centralisée.



La Commande centralisée de réseau (CCR) du Sud Lyonnais. © SNCF réseau

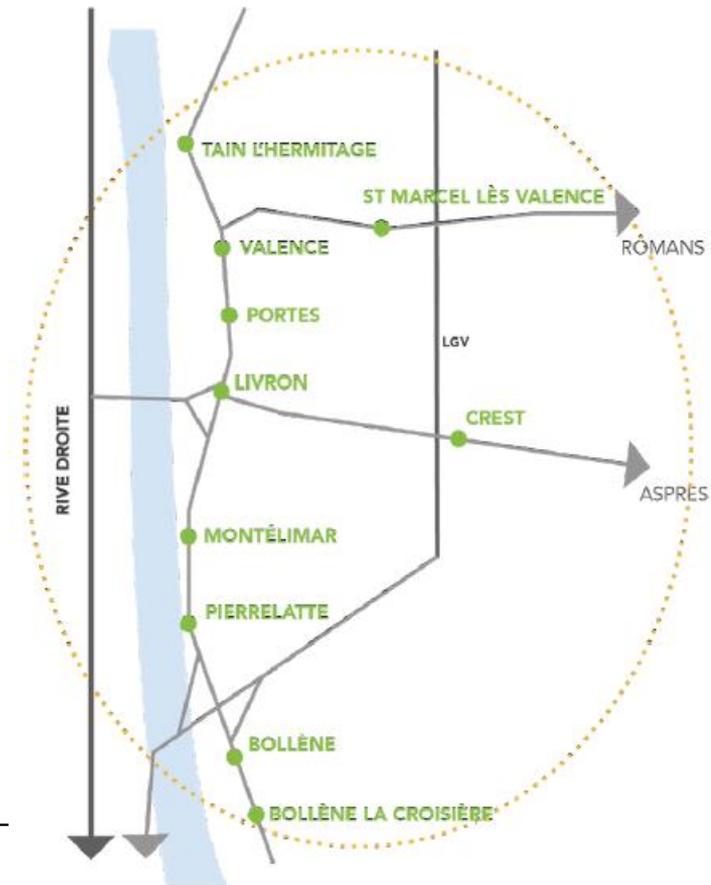
La commande Centralisée du Réseau : Un enjeu majeur de performance (2/2)

➤ La phase 4 de la CCR du Sud de Lyon est opérationnelle depuis mai 2022

- 40 heures pour mettre en service la commande centralisée
- 104 millions d'€ financés par SNCF Réseau
- 400 agents mobilisés
- 253 itinéraires télécommandés
- Environ 100 kilomètres de ligne supervisés depuis la commande centralisée

➤ La phase 5 de la CCR du Sud de Lyon sera mise en œuvre en 2024

- Au Nord de la CCR4
- Entre St Rambert d'Alban et Tain l'Hermitage
- Environ 50 kilomètres de ligne supervisés depuis la commande centralisée



Travaux majeurs prévus en 2023 : impacts sur l'axe

Mi-Mars à mi-Avril 2023

Dépose des installations suite à la mise en œuvre de la Commande Centralisée du Réseau phase 4

Impacts capacitaires :

Interruption des circulations du Paris–Briançon en semaine (les périodes de weekend sont partiellement préservées). Le train Paris–Nice n'est pas impacté par ces travaux

Février à 2024

Travaux de la Commande centralisée du Réseau Phase 5 (Mise en service en 2024)

Impacts capacitaires :

Nécessité de détourner les trains via Livron pour assurer les manœuvres à Valence du lundi au jeudi
Plusieurs weekends de fermeture pour réaliser des travaux en opération coup de poing

Travaux majeurs prévus en 2023 : impacts sur l'axe

Toute l'année – Secteur de Montbard

Régénération du poste d'aiguillage de Montbard
Régénération du block automatique sur 24 km entre Montbard et Nuit-sous-Ravières
Renouvellement d'appareil de voie à Nuit-sous-Ravières

Toute l'année – Secteur de Blaisy

Régénération du Tunnel de Blaisy-bas et confortement par coque béton

Toute l'année – Entre Blaisy et Dijon

Préparation des travaux de suite rapide 2024

Impacts capacitaires :

- Plusieurs weekend isolés sur l'année avec une interruption des circulations des trains de nuit

Travaux en gare de Marseille-Blancarde

**Projet d'allonger les deux
quais latéraux de la gare :
100 m → 150 m**

Calendrier :

- tenue de travaux en 2022
- Mise en service à l'été 2023
- Travaux additionnels en 2024

Montant initial des travaux
(4,5 M€) à revoir à la baisse en
raison de la réévaluation des
opérations menées

Financement à 100% par l'Agence
de financement des infrastructures
de transports en France.



Photo des quais de la gare de Marseille-Blancarde

Services proposées en gare

Relance des trains de nuit



Convention entre l'État et SNCF Gares & Connexions pour améliorer les conditions d'accueil dans les gares.

Deux modes d'action :

- Des abris chauffés supplémentaires
- La possibilité d'ouvrir certaines gares à distance, sans que cela ne nécessite la présence d'un agent

Travaux en cours, avec un calendrier s'étalant sur 2021-2022. Les installations seront donc prêtes pour 2023.

Financement : **792 800 €** engagés par l'État, dont 189 950 € sur le périmètre PACA et 605 850 € sur le périmètre Auvergne-Rhône-Alpes

5. Perspectives

Rénovation du matériel roulant

Espace douches en gare de Paris-Austerlitz

Rénovation du matériel roulant

L'État finance

106 M €

Rénovation de
129 voitures

- Révision générale
- Rénovation des sanitaires avec changement du meuble et de l'évier et amélioration du distributeur d'eau
- Rehoussage des couchettes
- Internet Wi-fi à bord
- Prises de courant
- Éclairage LED appliqué à l'entrée et dans les couloirs
- Centrale incendie

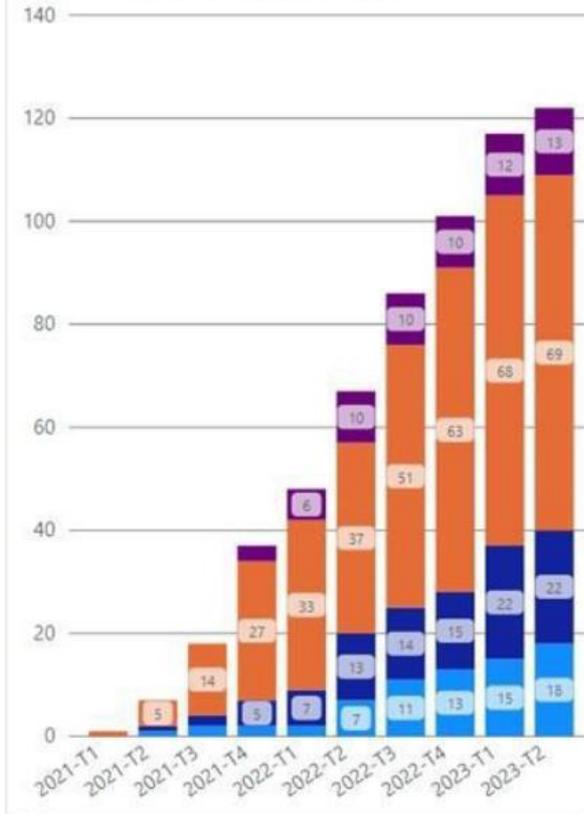
- **Paris – Briançon**
- **Paris – Nice**
- **TET de nuit « l'Occitan »**
 - Paris – Toulouse
 - Paris – Rodez
 - Paris – Aurillac (déc. 2023)
- **TET de nuit « le Pyrénéen »**
 - Paris – Latour-de-Carol
 - Paris – Cerbère
 - Paris – Lourdes



Voiture rénovée

Projection cumulée

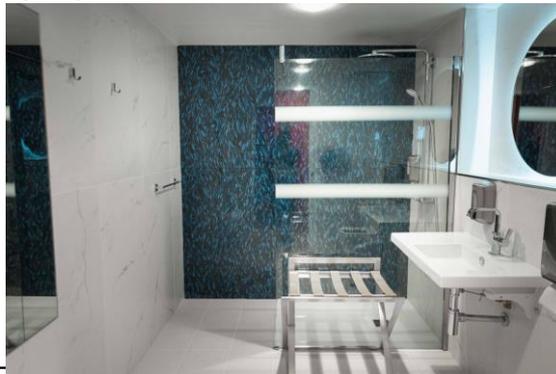
Diagramme ● A10 ● A9c9 ● B10c10 ● B8c8



À fin septembre 2022, 84 voitures ont été livrées

Aménagement de l'Espace douches dans la gare de Paris-Austerlitz

- Le service est gratuit et réservé à ce stade aux clients 1ère classe des trains de nuit sur présentation de leur titre de transport
- L'espace douches a été mis en service en décembre 2021 grâce à un financement de 500M € de l'État et comprend :
 - Un espace d'attente commun avec la possibilité de s'asseoir
 - 6 douches individuelles grand confort, haut de gamme, et accessible PMR
- À l'arrivée dans l'espace, un hôte accueille les clients, vérifie les billets et les oriente pour l'utilisation des espaces douches
- Chaque espace individuel mesure 7,8 m². Il comprend une douche - un lavabo - des toilettes - un banc - des serviettes de bain - un porte-serviettes - un distributeur de gel douche corps & cheveux - un sèche-cheveux
- Depuis le début de l'année 2022, 2 355 voyageurs ont fréquenté l'espace Douches de Paris-Austerlitz. Sur la période juillet-novembre 2022, l'espace accueille en moyenne 15 à 20 utilisateurs par jour (détails en Annexe).



MERCI

Annexes

Desserte en 2022

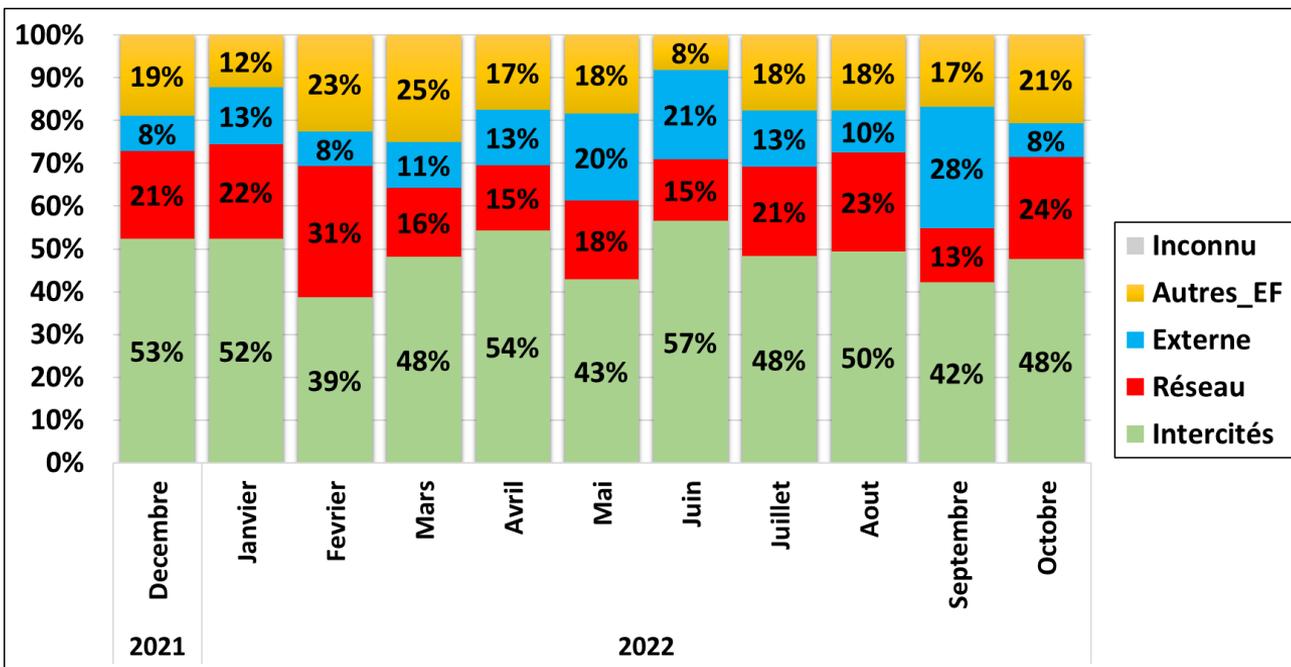
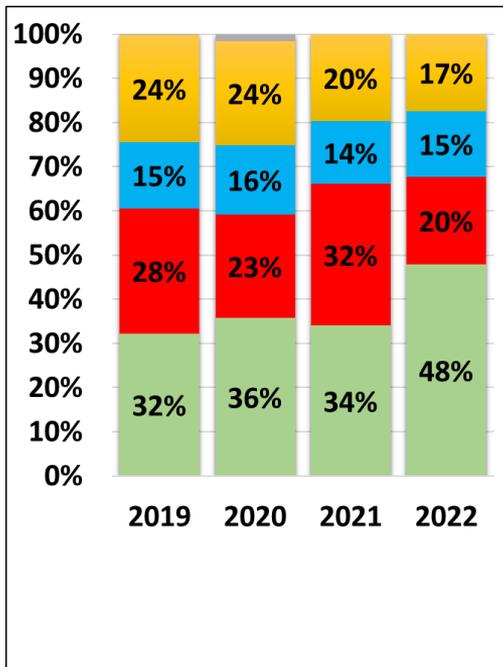
Exploitation différente suivant la période de l'année

- Exploitation de deux trains entre mi-décembre et fin mars avec maintien du renforcement de la composition du train Paris-Briançon lors de la pointe neige
- Exploitation d'un train bitranche entre avril et décembre avec une séparation des tranches à Valence

Gare	Mi-décembre à Mars		Avril à Décembre	
Paris	21h20	20h52	20h52	
Gap	-	6h54	-	6h54
Briançon	-	8h22	-	8h22
Marseille	6h32	-	6h32	-
Nice	9h08	-	9h08	-

Gare	Mi-décembre à Mars		Avril à Décembre	
Nice	19h16	-	19h16	-
Marseille	21h57	-	21h57	-
Briançon	-	20h00	-	20h00
Gap	-	21h29	-	21h29
Paris	7h54	6h55	6h55	

Causes de retard > 10 minutes



Année 2019-2020-2021-2022*

Décembre 2021 à Octobre 2022

* jusqu'au mois d'octobre 2022 inclus

Les grands retards > 2h

* jusqu'au mois d'octobre 2022 inclus

	Retards entre 2 et 3h	Retards >3h	Causes de retard
2022 *	24	19	<ul style="list-style-type: none"> ▪ le 15 janvier : panne matériel à St-Marcel ▪ le 23 janvier : panne matériel à Briançon et escale ▪ le 7 février : travaux en Ile-de-France et malveillance à Cassis ▪ le 8 février : malveillance à Lézennes et problème voyageurs à Gap ▪ le 11 mars : accident avec animaux au niveau de Lyon ▪ le 5 avril : dérangement d'installation à Aspres et escale à Valence ▪ le 1^{er} mai : accident de personne à Villeneuve-sur-Yonne ▪ le 4 août : panne matériel à Veynes et accident de personne à Valence ▪ le 8 septembre : accident de personnes à Vienne ▪ le 14 septembre : orages à Crest ▪ le 23 septembre : pannes matériel à Valence et en Côte-D'Or ▪ le 20 octobre : autres EF dans le Sud-Est et escale à Marseille ▪ Le 6 novembre : panne matériel en gare de Livron
2021	6	6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ le 24 août : problèmes liées à des trains de fret et à un acte de malveillance ▪ le 25 août : vol de câbles entre Paris et Dijon ▪ le 7 septembre : infrastructure dans le sud-est ▪ le 13 octobre : autres EF à Ambérieu ▪ le 26 novembre : autres EF à Chalon-sur-Saône et panne matériel en Ile-de-France ▪ le 16 décembre : panne matériel en Ile-de-France
2020	9	1	
2019	3	5	

Suppressions opérationnelles

Un taux de suppression en légère hausse en 2021...

- 5 en raison de **pannes matériel**
- 4 à la suite d'**accidents de personnes**

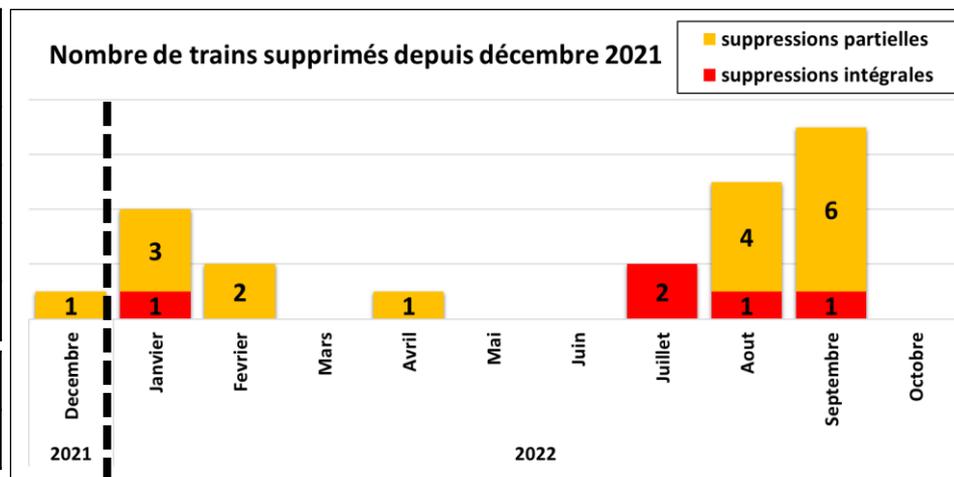
... ainsi qu'en 2022 (janvier à octobre)

- 10 en raison de **pannes matériel**
- 8 à la suite d'**accident de voyageurs**
- 2 en raison d'accidents avec des animaux
- 1 en raison de travaux

Nombre de suppressions	2019	2020	2021	2022*
Total	14	7	13	21
Intercités	7	1	5	10
Réseau	2	2	2	1
Externe	5	4	6	10

Taux de suppression	2019	2020	2021	2022*
	1,8%	1,3%	1,7%	2,1%

* jusqu'au mois d'octobre 2022 inclus



Bilan de la substitution en 2022

Substitution du 18 septembre au 03 novembre 2022 Paris - Briançon

- 48 circulations
- 1385 voyageurs
- Nombre moyen de voyageurs par autocar : 29
- Taux d'occupation : 64%

Résultats par OD (Opale)			
OD	VA PAX	% PAX	% capacité d'emport
GAP<->PARIS AUSTERLITZ	376	27%	17%
BRIANCON<->PARIS AUSTERLITZ	344	25%	16%
EMBRUN<->PARIS AUSTERLITZ	136	10%	6%
PARIS AUSTERLITZ<->VEYNES DEVOLUY	126	9%	6%
MONTDAUPHIN GUILLESTRE<->PARIS AUSTERLITZ	112	8%	5%
CHORGES<->PARIS AUSTERLITZ	88	6%	4%
CREST<->PARIS AUSTERLITZ	78	6%	4%
DIE<->PARIS AUSTERLITZ	65	5%	3%
L'ARGENTIERE LES ECRINS (05)<->PARIS AUSTERLITZ	60	4%	3%

Fréquentation de l'Espace Douches de Paris-Austerlitz sur l'année 2022

