

Sincérité des chiffres.

Sur la saturation des voies :

Explications du schéma :

Ce schéma est extrait de l'étude indépendante commandée par le président du débat public en 2006 au bureau d'étude Suisse SMA Pro TRans .

La diapo ci contre donne la demande de sillons nécessaires selon RFF en 2020 (tous les nombres représentent le nombre de trains par sens). La même étude conclura d'ailleurs, répondant à la première question du président du débat public concernant les estimations fret :

« Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable. »

»

Cela signifie donc que ces chiffres sont volontairement exagérés et nous le prouverons plus loin.

La même diapo donne dans la deuxième colonne, les sillons disponibles (en 2006). Toutefois il faut préciser que ces chiffres tiennent compte de ce que RFF appelle « la robustesse », « la qualité » ou « le confort », c'est-à-dire qu'ils représentent la capacité réelle de la voie moins une réserve pour faire face aux aléas de l'exploitation.

Le nombre total de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et leur répartition entre les différentes activités est illustré par le schéma ci-dessous.

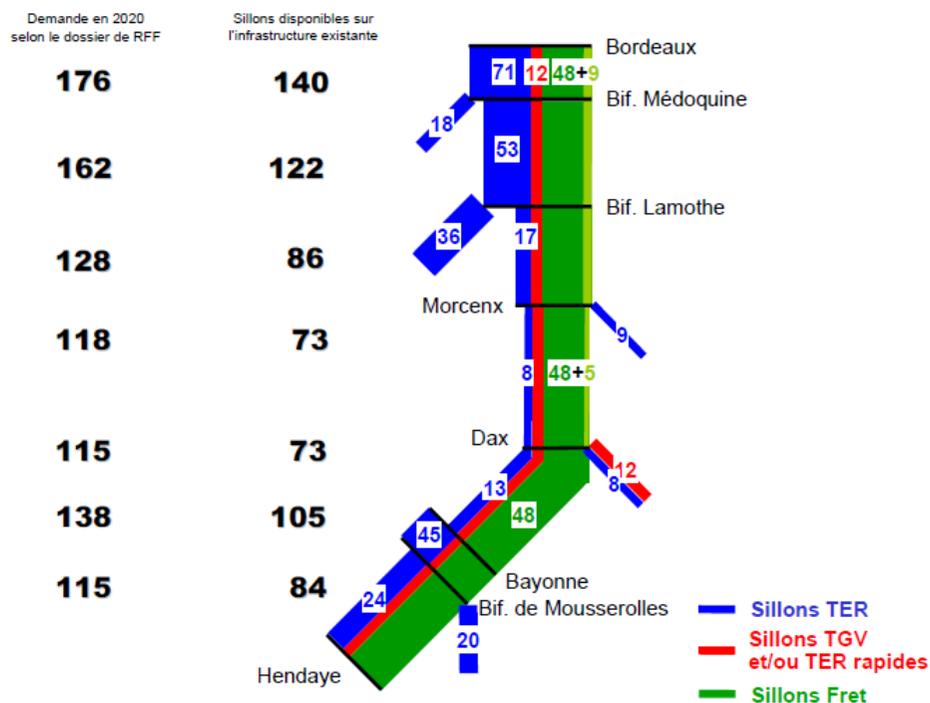


Figure 18 Nombre de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et comparaison avec la demande 2020

La même étude reprend les sillons disponibles après un aménagement de la ligne existante avec: signalisation en Bloc Automatiques Lumineux (BAL) au lieu des Blocs Automatiques à Permissivité Restreinte (BAPR) entre Dax et Bayonne. Avec les BAPR les trains doivent se suivre avec une distance de sécurité de 11 km contre 2,3 pour les Bal. (les BAL existent depuis 1946)

On remarque l'évolution significative des capacités de « confort » et on peut donc imaginer une augmentation proportionnelle des capacités réelles.

Le nombre total de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et leur répartition entre les différentes activités est illustré par le schéma ci-dessous.

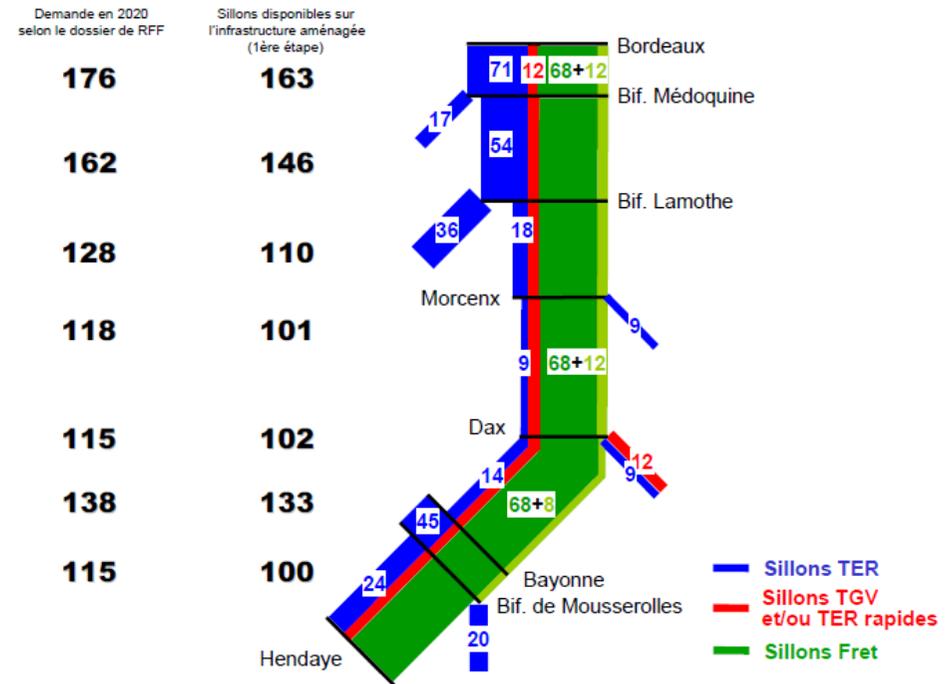


Figure 21 Charges de trafic admissibles sur l'infrastructure aménagée avec du BAL entre Dax et Bayonne

La même étude reprend les sillons disponibles après un aménagement de la ligne existante avec:

Des évitements entre Dax et Lamothe, à Morcenx. Ces évitements permettent aux trains rapides de doubler des trains lents en garage dans la voie d'évitement, les trains de fret par exemple.

Egalement les Installations Permanentes de Contre Sens permettant aux trains rapides d'utiliser la voie opposée pour doubler si aucun train n'occupe la voie opposée.

Egalement des renforcements électriques

On remarque encore l'évolution significative des capacités de « confort » et on peut donc imaginer une augmentation proportionnelle des capacités réelles.

C'est ce qui explique que même dans les cas où la nouvelle capacité n'atteint pas la demande exagérée de RFF, les experts Suisses déclarent répondant à la deuxième question du président du débat public sur la capacité de la ligne existante:

« La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables. »

Et ceci avec des aménagements mineurs.

Pour ne pas surcharger le dossier nous n'avons pas évoqué les possibilités de signalisation ERTMS, le stationnement latéral en gare de Bayonne, les travaux sur la bifurcation de Mousserolles etc... créateurs de capacités.

Le nombre total de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et leur répartition entre les différentes activités est illustré par le schéma ci-dessous.

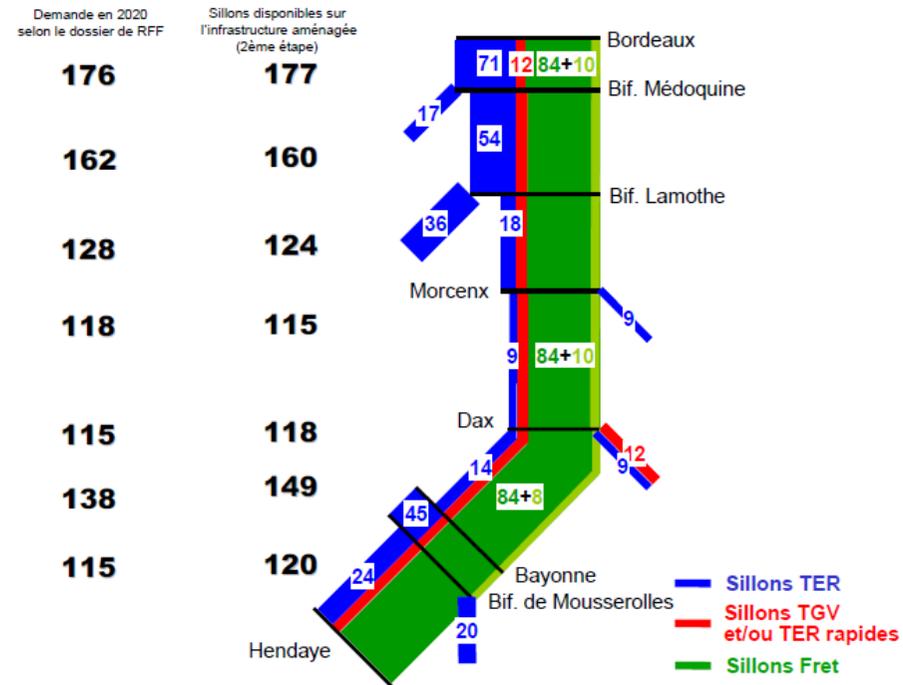


Figure 24 Charges de trafic admissibles sur l'infrastructure aménagée des évitements supplémentaires entre Lamothe et Dax

Réalisations de ces travaux : Ces aménagements mineurs sont en voie d'achèvement en 2016. Ils nous ont été présentés en sous préfecture de Bayonne de 22 février 2010. Dans son désir d'occulter les augmentations capacitaires, RFF a répondu à notre demande de chiffrer cette augmentation en disant qu'il n'y avait pas d'augmentation de capacité mais augmentation du confort. Ces déclarations ont été réitérées par écrit à notre nouvelle demande par mail auprès du garant du débat M Etchelecou, copie de l'échange ci-dessous :

----- Mail original -----

De: "Andre Etchelecou" <andre.etchelecou@gmail.com>

À: "victor pachon" <victor.pachon@free.fr>

Envoyé: Lundi 5 Mars 2012 18:54:30

Objet: Fwd: Pour info : Fwd: 4ème consult

Monsieur Pachon,

Je vous transmets la réponse faite par RFF à votre dernier envoi.

Avec mes meilleures salutations

André Etchelecou

Garant de la concertation GPSO Dax-frontière espagnole

----- Message transféré -----

De : LACROIX Philippe <Philippe.LACROIX@rff.fr >

Date : 5 mars 2012 18:15

Objet : RE: Pour info : Fwd: 4ème consult

À : Andre Etchelecou <andre.etchelecou@gmail.com >

Cc : PERRIERE Frédéric <Frederic.PERRIERE@rff.fr >, ROSSET Laurence <Laurence.ROSSET@rff.fr >, MAUDET Christian <christian.maudet@rff.fr >

Bonjour ,

On a bien pris note des remarques de M.Pachon pour les points 1 et 2 qui transparaîtront dans le compte rendu du GT 10 qui sera prochainement diffusé.

Le sous préfet de Bayonne a répondu à M.Pachon sur le premier point en précisant qu'il n'y a pas de lien calendaire entre le Copil du 9/1/2012 qui traite de la ligne nouvelle et le GT10 qui traite de la ligne existante.

Dans le compte rendu du GT 10, RFF fait remarquer que les aménagements envisagés sur la ligne existante vont fiabiliser les circulations sans pour autant changer la capacité de la ligne.

Cordialement

Philippe LACROIX

Chargé d'études et de concertation

Tél: 05 56 93 54 09 - Fax: 05 56 93 54 27 - philippe.lacroix@rff.fr

Réseau ferré de France

Mission des Grands Projets du Sud-Ouest

88/89 quai des Chartrons - CS 80004

33070 BORDEAUX Cedex

www.gpso.fr

Pourtant :

Pourtant, il se trouve que par le plus grand des hasards, des documents RFF confidentiels destinés à la médiatrice nous parviennent. L'un de ceux-ci décrit les travaux en question mais aussi les apports capacitaires où l'on retrouve les 118 trains par sens entre Dax et Bayonne.:



Mission de médiation au Pays Basque

Fiche projet :

CPER ETAT – AQUITAINE 2007/2013

Aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux / Espagne

Thématique du CIACT correspondante	1-5 Développement et régénération du réseau ferroviaire de voyageurs
Grand projet de l'Etat correspondant	GP n°6 : Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime
Priorité	6.4 Aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux – Espagne
Objectif(s) des projets	Permettre d'écouler le trafic ferroviaire prévu sur le corridor atlantique à l'horizon des mises en service du « Y Basque », de l'autoroute ferroviaire Atlantique et de la LGV SEA et permettre de repousser la saturation de la ligne actuelle jusqu'à l'horizon 2020 de mise en service du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne
Descriptif des projets	<p>Les investissements retenus dans le cadre du CPER 2007 – 2013 à l'issue de l'étude d'axe atlantique réalisée par SMA et Louis Berger pour préciser la nature et le délai de réalisation pertinent en fonction de l'évolution des circulations sont les suivants :</p> <p>Entre Bordeaux et Dax</p> <ul style="list-style-type: none">- évitements à Morcenx- signalisation (redécoupage du BAL) en sortie sud de Bordeaux St Jean <p>Entre Dax et Hendaye</p> <ul style="list-style-type: none">- signalisation (BAL) et Installation Permanente de contre sens (IPCS) entre Dax et Bayonne ;- renforcement de l'alimentation électrique ;- mise à écartement mixte de la voie espagnole passant en gare d'Hendaye jusqu'à la Bidassoa ; <p>La réalisation du BAL et des IPCS entre Dax et Bayonne a été identifiée comme première priorité.</p>

 Mission des Grands Projets du Sud-Ouest	
Apport capacitaire	Les apports capacitaires estimés pour l'ensemble de l'axe Bordeaux-Hendaye sont les suivants : signalisation (BAL) Dax / Bayonne : + 29 trains par sens (102 T / sens) signalisation (redécoupage du BAL) sortie de Bordeaux + Installation Permanente de contre sens (IPCS) Dax / Bayonne + renforcement alimentation électrique + évitements à Morcenx = + 16 trains par sens (118 T par sens)

Et maintenant la cruelle révision de la demande de trafic RFF :

La première page de ce document indique la demande RFF jugée « trop optimiste » par les experts Suisses. En effet lors du débat public RFF envisageait 282 trains (141 par sens) quotidiens par jour au Pays Basque et 345 sur le tronçon Bordeaux Lamothe au sud de Bordeaux en 2020 (Document technique Analyse de la capacité de la ligne existante Bordeaux-Irun nov 2006). Ces chiffres exagérés visaient à obtenir une issue favorable du débat public. Sitôt le débat terminé d'autres chiffres apparaissent. Le document ci-dessous nous est également arrivé par le plus grand des hasards. Il s'agit de documents fournis à la médiatrice.

Mission de médiation au Pays Basque Fiche projet : CPER ETAT – AQUITAINE 2007/2013 Aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux / Espagne

Traffics pris en compte pour établir le programme d'aménagement capacitaire de l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

	2007				2013				2016				2020			
	TER	GL	Fret	Total												
Bordeaux St-Jean	88	16	68	172	106	20	76	202	130	22	96	248	136	24	130	290
Bifurcation de la Médoquine	68	16	58	142	82	20	66	168	102	22	86	210	104	24	120	248
Lamothe	24	14	56	94	30	18	64	112	34	20	84	138	36	22	118	176
Morcenx	10	14	50	74	14	18	60	92	16	20	80	116	18	22	114	154
Dax	20	14	48	82	36	18	58	112	44	20	78	142	52	22	112	186
Bayonne	38	14	32	84	56	18	50	124	72	20	64	156	80	22	94	196
Hendaye																

On s'aperçoit qu'il ne s'agit plus de 282 trains mais de 196 en 2020 pour le Pays Basque et 248 à Lamothe.

C'est principalement au niveau du fret que c'est fait l'écrémage.

Et aussitôt les nouveaux chiffres s'adaptent pour revaloriser les trains de voyageurs dont les prévisions font un bon en avant.

Mais ce qui est intéressant d'observer sur cette diapo c'est Dax-Bayonne. Nous sommes, au moment où ces lignes sont écrites, en fév 2016. Et nous avons donc l'occasion d'observer le trafic sur ce tronçon Bayonne-Dax. Sur la diapo il passerait 142 trains par jour (soit 71 par sens). Mais en 2014 s'est tenu l'enquête publique pour le projet d'autoroute ferroviaire entre Tarnos (Nord de Bayonne) et Dourges (près de Lille). Avis favorable mais contre expertise assassine et abandon du projet. Mais c'est RFF qui a fourni les données de l'enquête et une page attire plus particulièrement

notre attention. Il s'agit de la page 295. On explique que 52 trains par jour passent sur l'axe et il s'agit bien de 52 en comptant les 2 sens car l'objet du passage répond à une inquiétude sur le nombre de fermeture des passages à niveau. Et sur le tableau précédent nous aurions dû être à 142.

AUTOROUTE FERROVAIRE ATLANTIQUE : DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le trafic induit par l'activité représentera une augmentation d'environ 10% du trafic global de la RD 85 (avec une hausse de la part de poids-lourds de 25,6% dans le trafic poids-lourds) et une hausse de 6,4% du trafic de la RD 85F (avec une hausse de la part de poids-lourds de 57,7% dans le trafic poids-lourds).

Il apparaît une augmentation significative du trafic sur la RD 85, mais elle reste compatible avec la vocation de cette route qui est une déviation dimensionnée pour accueillir le trafic de desserte de la zone industrielle et équipée de protections acoustiques au droit des zones d'habitat.

La croissance du trafic sera modérée sur la RD 85F (avenue du 1^{er} Mai) avec un taux de poids-lourds devenant plus important. Cependant, rappelons que la RD 85F est interdite au poids-lourds de plus de 7,5 t sauf pour les poids-lourds desservant les activités situées le long de cet axe (principalement SETRADA et Turboméca).

Pour maintenir la fluidité sur les axes de la zone industrielle et accompagner la croissance du trafic poids-lourds sur la RD 85 et la section nord de la RD 85F, il est prévu les aménagements suivants en concertation avec le Conseil général des Landes, gestionnaire du réseau routier départemental :

Mesures :

- Création d'un giratoire sur l'avenue du 1^{er} Mai (RD 85F) pour l'accès au terminal d'autoroute ferroviaire ainsi que pour la sortie commune avec la plateforme SETRADA;
- Mise en place d'une signalétique spécifique (panneaux directionnels) « Autoroute Ferroviaire » vers et depuis l'autoroute A 63 jusqu'à l'entrée du terminal de Tamos;
- Les transporteurs accédant au terminal seront informés et sensibilisés (par exemple par des affichettes au sein du terminal) à l'interdiction d'emprunter l'avenue du 1^{er} Mai vers le centre-ville;
- La piste cyclable longeant la RD 85F sera maintenue. Au niveau de la sortie SETRADA/terminal sur le giratoire, des panneaux indiqueront la traversée de cyclistes.

Infrastructures ferroviaires :

Effets directs sur le trafic ferroviaire

Au démarrage de l'autoroute ferroviaire, la fréquence des trains se répartira de la manière suivante :

- 2 allers-retours par jour du mardi au vendredi ;
- 1 aller-retour le lundi ;

- 1 aller-retour le samedi ;
- 1 aller-retour le dimanche (de novembre à avril).

A terme, la fréquence des trains sera répartie entre :

- 4 allers-retours par jour du mardi au vendredi ;
- 2 allers-retours le lundi ;
- 3 allers-retours le samedi ;
- 1 aller-retour le dimanche (de novembre à avril).

Le nombre de trains enregistré sur le réseau ferroviaire sur le tronçon Saint-Vincent-de-Tyrosse / Bayonne est de 52 par jour, dont 12 en période de nuit (tous types de trains confondus). Le trafic maximum du terminal engendrera une croissance de 15% du trafic journalier, soit un total cumulé de 60 trains par jour.

Le taux de croissance du trafic ferroviaire sera plus conséquent sur l'embranchement ferroviaire existant qui desservira le terminal : le trafic actuel généré par l'activité de SETRADA et des autres entreprises possédant un embranchement est très faible, en moyenne de 3 trains par semaine. Il sera porté à l'issue de la montée en charge du service de l'autoroute ferroviaire, à un total maximal de 31 trains par semaine.

Effets indirects sur les conditions de circulation sur le réseau routier local

La circulation des trains d'autoroute ferroviaire sur le réseau ferré national correspond à l'usage prévu pour l'infrastructure. C'est le cas des PN du réseau ferré national, avenue Lénine (PN 122 près du Square Albert Mora), rue Maurice Perse (PN 124) et rue René Duvert (PN 125).

Le passage à niveau situé sur l'avenue Pierre Sémard (PN le plus proche du terminal projeté) est situé sur une voie ferroviaire privée desservant la société SETRADA, embranchée sur le réseau ferré national mais n'en faisant pas partie. La nature de la voie, son environnement ainsi que les exigences de sécurité et de manœuvre des trains d'autoroute ferroviaire impliquent une circulation à vitesse réduite sur cette section (13 km/h environ).

Les circulations actuelles sur cette voie sont peu fréquentes. Lors de la mise en service en 2016, il est prévu 2 allers retours par jour soit le passage de 4 trains par jour. A terme, à partir de 2021, il est prévu 4 allers retours par jour, soit le passage de 8 trains.

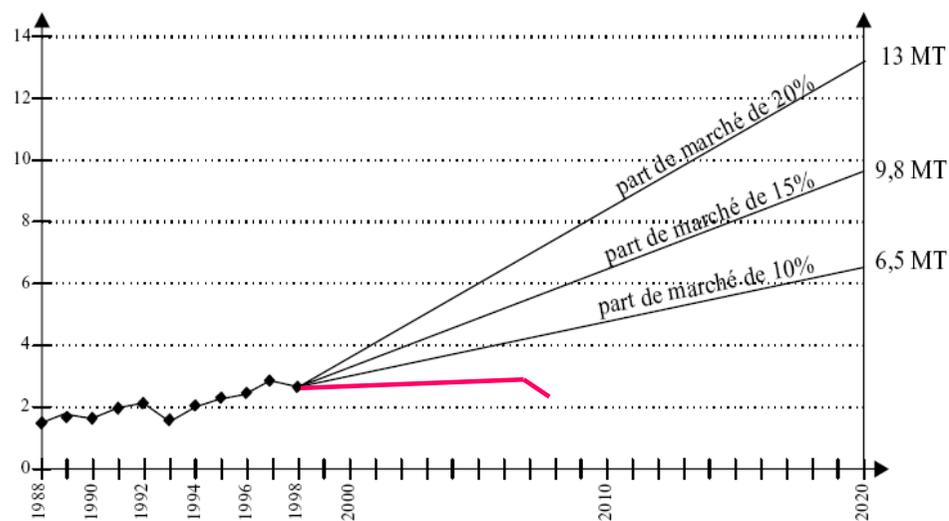
Ainsi donc nous pouvons affirmer que RFF (SNCF Réseau désormais) a présenté des chiffres « à la demande » selon le calendrier et étapes à franchir sans aucune sincérité.

Pour en finir :

Sur le fret :

Le graphique que nous présentons ci-dessous est tiré des estimations RFF de 2006. Nous y avons ajouté la réalité jusqu'en 2009 (au-delà l'ouverture à la concurrence a introduit le privé (Euro cargo Rail) dont l'observatoire des trafics mis en place par le préfet de région n'a jamais pu obtenir une seule indication de trafic). Nous rappellerons simplement puisqu'il s'agit de la seule SNCF qu'en 1999 il y avait 10 trains de fret quotidien par sens et moins de 6 désormais. Que le tonnage était alors en dessus de 2 million de tonnes et qu'il est désormais en dessous.

Figure 5 : Scénarii de croissance des trafics ferroviaires par Hendaye, millions de tonnes



Source : GEODE, d'après Fret SNCF

Sur les voyageurs :

Durant le débat public, on nous a expliqué que sur Bayonne-Hendaye tronçon où nous avons opéré des vérifications il passait 108 trains de voyageurs par jour. Nous avons alors réalisé un pointage de simple usager en consultant SNCF.com le mardi 5 décembre jour où nous avons rendez vous avec le président du débat public. Nous avons obtenu 30 trains de voyageurs entre Hendaye et Bayonne (15 par sens), puis 8 TER entre Bayonne et St Jean Pied de Port (soit 4 par sens) et 8 trains supplémentaires dus aux rebroussement au sud de Bayonne des train entre Hendaye et Pau. Cela faisait 46 trains au lieu de 108. Le président du débat public au cours de la réunion du 5 déc à Dax a sommé RFF de s'expliquer. Et l'explication a été lumineuse :

Répondant aux 30 trains Bayonne-Hendaye, RFF nous explique que sur le 64 trains quotidiens, 42 desservent une partie ou la totalité des gares basques. Mais alors d'où partent et où s'arrêtent les 23 autres. Jusqu'en 2014 nous n'avons jamais eu de réponse. Certes si des trains traversant le Pays Basque sans s'arrêter filaient en Espagne cela serait peut être possible mais comme il faut encore un changement d'essieu à Hendaye cela est impossible. RFF s'empêtrant dans son manque de sincérité visant à accentuer une saturation inexistante réinventait les trains fantômes.

3- Section Bayonne-Hendaye

- TRAFIC ACTUEL ET CAPACITE PRATIQUE

En 2005, **108 trains par jour ouvré** (deux sens confondus) ont emprunté la ligne existante en sortie sud de Bayonne dont :

- **28** de/vers Pau-Toulouse et Saint Jean Pied de Port
- **2** de/vers le port de Bayonne Marracq
- **78** de/vers Hendaye.

A la bifurcation de Mousserolles, 28 trains par jour croisent et/ou s'insèrent dans un trafic de 80 trains en provenance ou à destination du sud de Bayonne.

A la bifurcation de Bayonne Marracq, 2 trains par jour croisent et/ou s'insèrent dans un trafic de 78 trains en provenance ou à destination de Hendaye.

Ces bifurcations à niveau génèrent des pertes de capacité sur le tronçon Bayonne – Hendaye.

Entre Bayonne et Hendaye, les **4 gares desservies par les trains voyageurs** sont Biarritz La Négresse, Guéthary, Saint Jean de Luz - Ciboure et Les Deux Jumeaux. En 2005, sur les **64 trains de voyageurs** par jour ouvré circulant au sud de Bayonne, **42 desservent une partie ou la totalité des gares jusqu'à Hendaye** et ont totalisé sur le parcours considéré **90 arrêts** de 2 mn en moyenne dans les gares intermédiaires : soit un **temps supplémentaire d'occupation des voies principales de 180 mn = 3 heures / jour**.

Juillet 2014 la révélation :

Ce jour là se tient le dernier obsvatoire des trafics (en sommeil depuis tant la saturation s'est éloignée). Ce jour là le CADE soulève un problème de taille après étude des rapports. La comparaison de trafic entre la gare de Bayonne et celle d'Hendaye est telle qu'il ne peut s'agir que de trains comptés plusieurs fois à Bayonne. Et là, surprise, la DREAL maître d'œuvre de la réunion reconnaît que des trains de voyageurs s'arrêtant en gare de Dax et de Bayonne, et redémarrant ensuite sont comptés comme 2 trains. Et voici donc le début de l'explication, car dans leur volonté de minimiser l'incident les responsables vont avouer que ces trains sont comptés ainsi depuis 2006. Ce qui est un début d'explication des trains fantômes.

Extrait du compte rendu page 3:

Par rapport à la base de données qui référence toutes les circulations ferroviaires réalisées, les trains sont classifiés selon qu'ils sont en origine par rapport à la gare choisie, en terminus, en arrivée, en départ ou seulement de passage sans arrêt. Les trains qui arrivent et repartent d'une gare, après un arrêt de quelques minutes sont malheureusement comptabilisés deux fois dans les calculs. C'est pourquoi, il a été précisé dans le document qu'il s'agissait de mouvements de trains (pour les indicateurs ferroviaires français) et non de circulations de trains, et la DREAL Aquitaine, avec RFF, va s'employer à résoudre ce problème afin d'obtenir le nombre exact de circulations de trains soit au même point de coupure (dans des gares) ou soit en section courante, entre deux gares.

Page 8 : Pour que les tendances soient justes il faut que les erreurs aient été commises du début à la fin des comparaisons soit ici de 2006 à 2012 pour les chiffres présentés :

M. Gabrielli répond qu'il existe un problème de double compte pour certains trains comptabilisés au droit des gares, mais la comparaison de la tendance à ces gares est juste, même si en valeur absolue la donnée est fautive. La DREAL va reprendre les fichiers train par train afin de rectifier ce problème de double compte.

Et maintenant, comme nous sommes en 2023, épilogue sur les chiffres:

Les syndicats cheminots ont interrogé leur direction sur une éventuelle saturation. Voici sur la réponse prise sur l'écran pendant cette visio conférence ce sont les résultats 2019 donc très proches de 2020:

DEMANDE DE COMPLÉMENT DE RÉPONSE À LA QUESTION #742

Combien de trains au maximum faut il pour saturer la ligne Bordeaux-Hendaye ?

Combien de trains circulent actuellement sur la ligne (moyenne par jour) ?

Combien de trains circuleront en 2022 sur cette ligne (moyenne par jour) ?

COMPLÉMENT DE RÉPONSE

Nous n'avons pas de données sur le nombre maximum de trains pour saturer la ligne car cela intègre de multiples paramètres comme la vitesse des engins circulant sur le réseau, la politique de desserte des trains de voyageurs, la politique de desserte du FRET et bien d'autre encore.

Concernant le trafic 2019 (dernier chiffres consolidés), il s'agit de nombre de trains moyens par jour sur une année. Ces chiffres prennent en compte les différents événements de l'année y compris suppression suite à incident ou encore mouvements sociaux. Il n'y a pas non plus de différenciation entre une journée en semaine ou une journée de week-end. Les chiffres suivants sont bien une moyenne lissée sur l'année.

Entre Bordeaux et Fature : 14,70 TGV ; 62,45 TER et 13,19 FRET

Entre Fature et Morcenx : 13,34 TGV ; 22,98 TER et 13,04 FRET

Entre Morcenx et Dax : 13,34 TGV ; 11,45 TER et 13,21 FRET

Entre Dax et Bayonne : 10,15 TGV ; 23,57 TER et 12,68 FRET

Entre Bayonne et Hendaye : 10,08 TGV ; 20,28 TER et 8,15 FRET

Mise au propre:

Entre Bordeaux et Fature: 14,70 TGV; 62,45 TER et 13,19 Fret : Total: 80 soit 40 par sens et pour les TGV ce serait plutôt 10 car 4 fois par jour il ya deux TGV accolés jusqu'à Dax où on les sépare.

Entre Fature et Morcenx 13,34 TGV, 22,98 TER et 13,04 Fret Total: 49 trains

Entre Morcenx et Dax 13,34 TGV, 11,45 TER et 13,21 Fret Total: 38 trains

Entre Dax et Bayonne: 10,15 TGV, 23,57 TER et 12,68 TER. Total: 36 trains

Entre Bayonne et Hendaye: 10,08 TGV, 20,28 TER et 8,15 Fret Total: 38 trains

Mise en comparaison:

Mission de médiation au Pays Basque
 Fiche projet :
 CPER ETAT – AQUITAINE 2007/2013
 Aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux / Espagne

Trafics pris en compte pour établir le programme d'aménagement capacitaire de l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

	2007				2013				2016				2020				
	TER	GL	Fret	Total													
Bordeaux St-Jean	88	16	68	172	106	20	76	202	130	22	96	248	136	24	130	290	
Bifurcation de la Médoquine	68	16	58	142	82	20	66	168	102	22	86	210	104	24	120	248	80 trains
Lamothe	24	14	56	94	30	18	64	112	34	20	84	138	36	22	118	176	49 trains
Morcenx	10	14	50	74	14	18	60	92	16	20	80	116	18	22	114	154	38 trains
Dax	20	14	48	82	36	18	58	112	44	20	78	142	52	22	112	186	36 trains
Bayonne	38	14	32	84	56	18	50	124	72	20	64	156	80	22	94	196	38 trains
Hendaye																	

Réalité 2019:

80 trains
 49 trains
 38 trains
 36 trains
 38 trains