

Ecrit par le 2 avril 2025

Avec le nouveau parvis de la gare-centre, Avignon met en scène son entrée de ville



Après 5 ans d'études et 2 ans et demie de travaux le nouveau parvis de la gare-centre d'Avignon vient d'être inauguré. Un chantier de 20,25M€, financé à plus de 70% par les collectivités locales, qui requalifie complètement l'une des principales entrées de la cité des papes en privilégiant les espaces verts et les mobilités douces.

L'enjeu était de taille pour la gare-centre d'Avignon : une vieille dame de style néo-classique inaugurée en 1849 et dont les derniers aménagements importants remontaient aux années 1980. Une époque où l'on faisait la part belle à l'automobile et à son stationnement 'dévoreur' d'espace.

« Le parvis de la gare ne proposait pas forcément une qualité d'accueil, que ce soit pour les usagers de la SNCF ou de la gare, explique Cécile Helle, maire d'Avignon. Il ne rendait pas, non plus, la pleine mesure de l'une des entrées principales sur la ville d'Avignon, en face des remparts vers le cours Jean-Jaurès puis la rue de la République. »

Ecrit par le 2 avril 2025



Les derniers grands travaux d'aménagement de la gare-centre remontaient aux années 1980. L'essentiel du parvis, qui s'étend sur près de 13 000m², était occupé par des espaces de stationnement pour les voitures. Crédit DR- AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions

35% d'espaces verts contre 6% auparavant

« J'ai été très vite convaincue qu'il fallait repousser les espaces de stationnement tout en favorisant la végétalisation du site. Il fallait remettre de la nature en ville », poursuit la maire de la cité des papes qui s'est 'battue' pour qu'un maximum d'arbres existants soient préservés dans le cadre de ce réaménagement. En tout, 46 arbres sur 52 vont ainsi être conservés dans ce nouvel espace où près de 150 arbres et arbustes ont également été plantés. « C'est le projet qui s'est adapté au parc arboré du site et non l'inverse », insiste Cécile Helle. Une réinterprétation de l'entrée de ville qui permet au site de totaliser 35% d'espaces verts désormais contre 6% avant le chantier ainsi que des fontaines et des jeux d'eau.

Ecrit par le 2 avril 2025

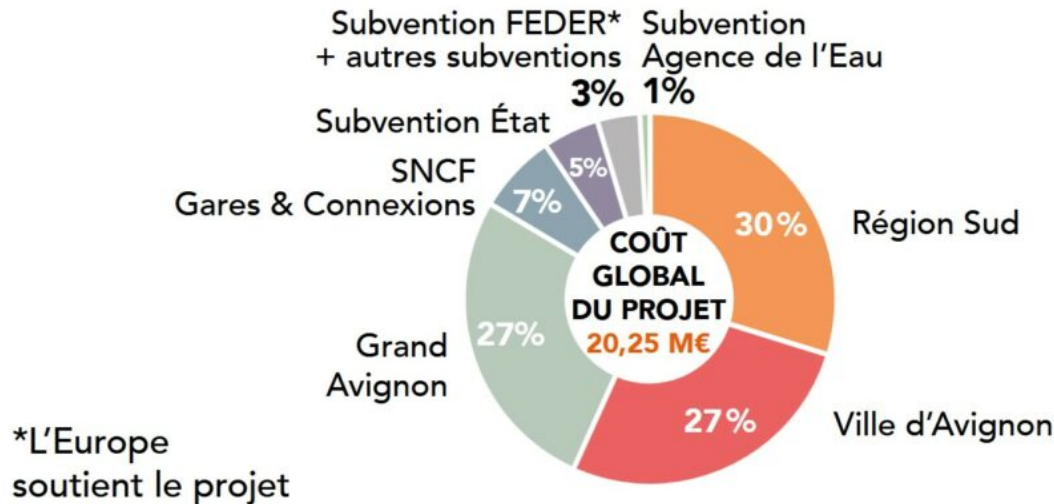


**Exit les places de stationnement, les travaux ont permis de porter la surface des espaces verts à 35%, contre 6% auparavant. Le tout en préservant 46 des 52 arbres existants.
Crédit : AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions**

7 400 voyageurs et 120 trains par jour

Mais avant d'être un 'parvis-jardin' de près 13 000m², cette espace requalifié pour un montant de 20,25M€ (financé par la Ville d'Avignon, le Grand Avignon, la Région Sud, la SNCF Gares & Connexions, l'Etat, le Feder et autres subventions ainsi que par l'Agence de l'eau : voir détail ci-dessous) est un avant tout un PEM : un Pôle d'échanges multimodal accueillant chaque jour près de 7 400 voyageurs et 120 trains.

Ecrit par le 2 avril 2025



Le détail de la répartition du financement des travaux de réaménagement du parvis de la gare-centre d'Avignon. DR

Une gare notamment desservie par 4 lignes 'TER Zou !' de la Région Sud ainsi que des TER [des régions Occitanie](#) et Auvergne-Rhône-Alpes. Les TGV Inoui de la ligne Paris-Miramas y marquent un arrêt. Hors train, la gare est aussi connectée au réseau de transport en commun Orizo du Grand Avignon par le tramway et plusieurs lignes de bus. Située à proximité immédiate, la gare routière vient enfin compléter cette offre avec une desserte régionale et interrégionale par autocar.

« Avec ces nouveaux aménagements, nous offrons aux usagers des transports en commun des conditions de déplacements facilitées et une qualité urbaine renouvelée. »

Joël Guin, président du Grand Avignon

« Le Grand Avignon rayonne sur une aire urbaine de plus de 500 000 habitants et accueille sur son propre territoire plus de 30 000 entreprises et 90 000 emplois, rappelle Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon. Au sein de ce territoire en fort développement, les besoins en déplacements s'accroissent et se complexifient. L'une des clés, dans l'efficacité des transports en commun, réside dans l'intermodalité et la facilité que peuvent avoir les usagers de passer d'un mode de déplacements à un autre. L'intermodalité, c'est précisément ce que le Grand Avignon apporte à cette nouvelle gare centre et qui va contribuer à assurer son succès, avec la gare routière à proximité, le tramway, les Vélopop, le bus... Avec ces nouveaux aménagements, nous offrons aux usagers des transports en commun des conditions de déplacements facilitées et une qualité urbaine renouvelée. »

Ecrit par le 2 avril 2025



Les élus lors de l'inauguration. Crédit : Claude Almodovar

« Il était important que nous nous mettions tous d'accord sur l'ambition que nous souhaitons donner à ce projet, confirme la maire d'Avignon. Notamment par l'ambition de connexion des différents modes de transport en repositionnant le train au cœur du dispositif. Car notre conviction, c'est que le train est une solution alternative au transport du quotidien pour les habitants d'Avignon, mais bien au-delà, pour les habitants du bassin de vie. »

« Ce sont les élus locaux qui décident des stratégies, des priorités, des orientations, des moyens à mettre en œuvre. »

[Bénédicte Martin](#), vice-présidente du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur

Les gares : des quartiers plébiscités ?

Dans son 9^e baromètre du centre-ville et des commerces dévoilé en avril dernier, le réseau [Centre-ville en mouvement](#) constate que 43% des habitants des villes de 50 000 à 100 000 habitants (comme c'est le cas à Avignon) sont favorables à une réhabilitation des quartiers de gare. Dans le même temps, ils considèrent à 49% qu'il fait partie du centre-ville. Des quartiers de gare investis avant tout par des jeunes (moins de 35 ans) et des CSP+.

« Cette inauguration c'est aussi la démonstration que nos territoires avancent, constate la vaclusienne [Bénédicte Martin](#), vice-présidente du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur. Et ils avancent car il y a des élus locaux qui décident. »

« Ce sont les élus locaux qui décident des stratégies, des priorités, des orientations, des moyens à mettre en œuvre, martèle-t-elle. Et ici, ces élus savent travailler ensemble. »

« Comme quoi, il peut y avoir de la dépense publique utile, même quand elle est portée par des collectivités territoriales », remarque Cécile Helle en faisant référence à la défiance de plus en plus

Ecrit par le 2 avril 2025

grande de l'Etat envers les collectivités locales.

Le Transport : une des premières compétences de la Région

Alors que la compétence 'Transport' est l'une des plus importantes de la Région Sud avec les Lycées, Bénédicte Martin rappelle que malgré le contexte actuel, la Région va continuer « à augmenter partout l'offre de transport : +32% entre 2022 et 2025 et +16% pour l'année 2025 ».

« Étoffer les services ferroviaires, poursuit l'élue régionale, c'est ce qui a été fait avec Avignon via Marseille et Avignon-Marseille via Cavaillon. Soit 13 trains de plus par jour en 2025 pour proposer au total 74 TER quotidien entre Avignon et Marseille. C'est aussi Avignon-Carpentras, avec 8 trains supplémentaires par jour et une expérimentation en 2024 qui a été menée pour augmenter l'amplitude horaire des navettes pendant toute la durée du Festival d'Avignon. »



Grand Avignon : en avant toute sur la mobilité

L'inauguration du parvis de la gare-centre d'Avignon a permis à Joël Guin, le président du Grand Avignon de rappeler les prochains projets de l'agglomération en termes de mobilité.

« Nous allons pouvoir engager désormais une seconde phase dans le développement de grands projets stratégiques, actuellement à l'étude. » Nouvelles lignes Chron'hop en site propre, prolongement du tramway, nouveaux parkings relais, création d'un Réseau Express Vélo afin que les habitants puissent se

Ecrit par le 2 avril 2025

déplacer rapidement à vélo sur des axes en site propre entre les communes du Grand Avignon...

« Les projets sont lancés, dans tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture », confirme le président de l'agglomération qui rappelle aussi que le « renouvellement du parc de bus de notre réseau Orizo, entamé depuis 3 ans maintenant, mobilise de très lourds investissements du Grand Avignon. »

L'agglomération, qui poursuit aussi sa politique en faveur de l'électrique, l'hybride ou bien encore l'hydrogène, a également renouvelé [son offre de vélos électriques en libre-service Vélopop](#) et a aménagé 42 kilomètres de voies cyclables dans les différentes communes de l'agglomération.

« Les tarifs de notre réseau de bus sont parmi les plus bas de France, conclut Joël Guin. Cette année, il a transporté - avec le tram - près de 15 millions de voyageurs. C'est un record, avec une augmentation de près de 40% en 3 ans. »

Crédit photo : Grand Avignon/Orizo

Avignon croit en son étoile (ferroviaire)

Alors que des travaux d'aménagement de l'aile Est de la gare sont encore en cours et qu'une dernière tranche de travaux d'embellissement sur le parvis haut de la liaison piétonne qui permet de rejoindre la gare routière ainsi que le parking et le dépôt minute de la gare reste à conduire en 2025, qu'elle est l'étape suivante ?

« Avec la nouvelle gare multimodale d'Avignon Centre, nous poursuivons la modernisation des transports régionaux et nous préfigurons le futur Service express régional métropolitain (SERM) avignonnais », annonce déjà [Renaud Muselier](#), président de la Région Sud.

En effet, [le territoire du bassin de vie d'Avignon figure parmi les 9 nouveaux projets de SERM labellisé l'été dernier par le ministère des Transports](#). Le seul à ne pas être situé dans une métropole.

Il faut dire qu'après ce réaménagement, qui comprend aussi la requalification de 2 000 m² d'espace intérieur en rez-de-chaussée (point de vente Zou !, espace presse, nouveaux sanitaires publics, commerces, espaces d'attente...), la gare-centre ambitionne de reprendre pleinement sa place au cœur de l'étoile ferroviaire d'Avignon (ndlr : c'est ainsi que l'on nomme, en raison de sa forme, l'ensemble du réseau ferré qui dessert la cité des papes).

Une étoile ferroviaire qui constitue « le secteur le plus régulier de la région avec, depuis le début de l'année, une régularité supérieure à 92% et seulement 1,2% de suppression », annonce Bénédicte Martin.

Ecrit par le 2 avril 2025



Le projet de réaménagement a remis au goût du jour les 2 pavillons qui avaient disparu devant la gare. Un abrite [le Quai des saveurs](#), le nouveau restaurant porté par la CCI de Vaucluse, et la nouvelle boutique Orizo de la maison des mobilités. L'autre accueille un parc de stationnement pour les vélos (voir photo en fin d'article). Crédit : AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions

« Il faut donner envie de train. »

[Eliane Barbosa](#), directrice Exécutive des Gares régionales et parisiennes chez SNCF gares & Connexions

« Ce n'est qu'une étape car il n'y a pas beaucoup d'agglomérations à l'échelle de la France qui disposent d'une telle densité de voies ferrées existantes, annonce déjà Cécile Helle. Nous sommes donc très attachés à voir se développer le Serm car je reste convaincue que lorsque l'on habite les secteurs de Carpentras-Montoux, Bollène-Orange, l'Isle-sur-la-Sorgue/Le Thor mais aussi le Gard rhodanien avec Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit, Beaucaire-Tarascon ou bien encore le Nord des Bouches-du-Rhône cette étoile ferroviaire est un vrai atout en terme de mobilité. »

Pour preuve, même la région Occitanie, pourtant peu enclin à investir dans ses confins orientaux, a joué à fond [la carte de la mobilité ferroviaire entre le Gard rhodanien et Avignon](#) en rouvrant une ligne TER vers Pont-Saint-Esprit depuis l'été 2022.

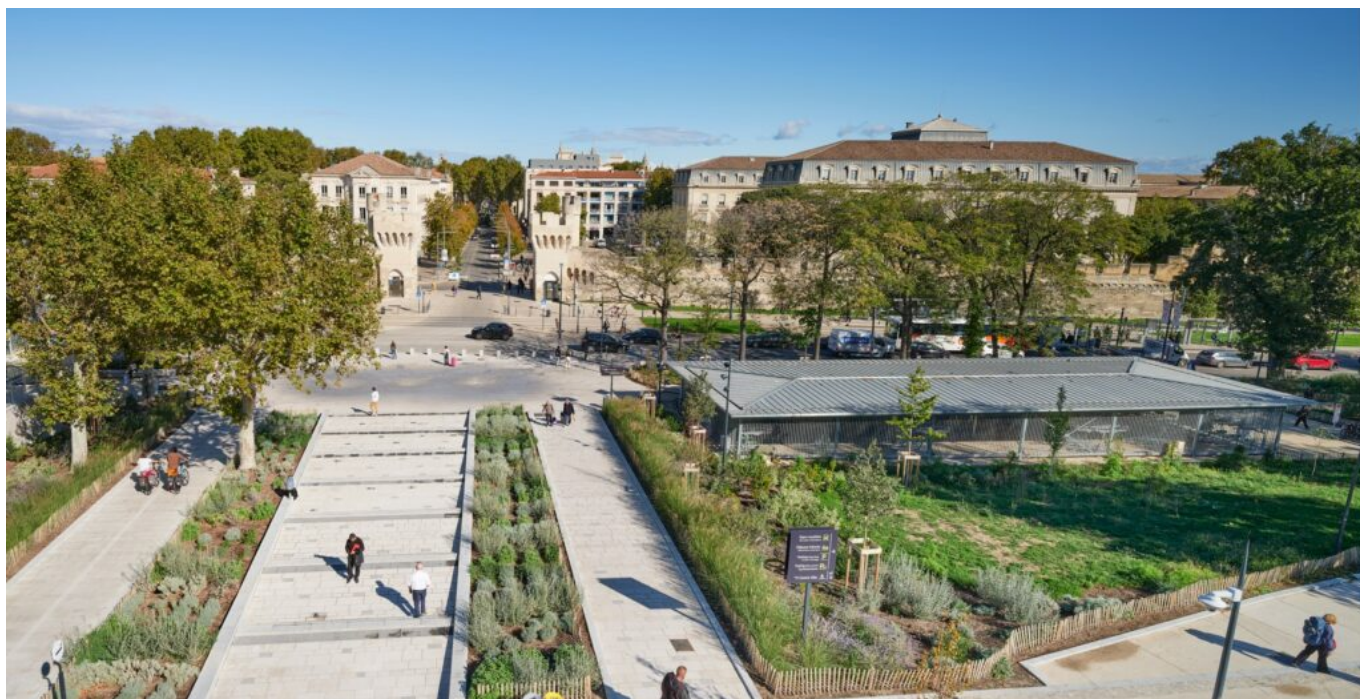
Côté Nord Bouches-du-Rhône, la présence remarquée à cette inauguration de [Jean-Christophe Daudet](#), le maire de Barbentane, [fervent partisan de la réouverture de la gare de sa commune](#) montre également l'intérêt pour la revitalisation de cette étoile ferroviaire.

« Il faut que le train et les modes de transport alternatif prennent le pas sur l'automobile, insiste

Ecrit par le 2 avril 2025

Bénédicte Martin. Avec une facilité de cadencement et une densité, ce n'est qu'à cette condition que l'on pourra atteindre ces objectifs. »

« Il faut donner envie de train », résume [Eliane Barbosa](#), directrice Exécutive des Gares régionales et parisiennes chez SNCF gares & Connexions.



Le pavillon abritant les vélos propose un parc de stationnement d'une capacité de 350 places, des consignes pour les casques et une station de gonflage. Il débouche sur une entrée de ville entièrement requalifiée. Crédit : AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions

Services express régionaux métropolitains : Avignon dans le bon wagon

Ecrit par le 2 avril 2025



Le territoire du bassin de vie d'Avignon figure parmi les 9 nouveaux projets de Services express régionaux métropolitains (SERM) que vient de labelliser le ministère des Transports.

Ce dispositif, porté tout particulièrement par la Région Sud, le Grand Avignon et la ville d'Avignon, visent le renforcement des épines dorsales ferroviaires avec une fréquence de type RER et la recherche d'une meilleure complémentarité avec les réseaux de bus urbains, d'autocars interurbains et l'offre de mobilité douce (piste cyclable, co-voiturage, autopartage).

Pour Avignon, ce SERM concerne huit intercommunalités de l'ensemble de son 'étoile' ferroviaire qui s'étend jusqu'à Carpentras, Orange, Arles et Pont-Saint-Espirit.

Une zone comprenant 715 000 habitants dont 90% se situent à moins 15 minutes d'une des 26 gares de ce bassin de vie. Le potentiel est particulièrement important pour le territoire puisqu'à ce jour seulement 6% des déplacements sur cette zone sont réalisés en transports en commun.

Cette labellisation n'est qu'une première étape qui doit se poursuivre par l'obtention du statut définitif par arrêté. Cette décision sera prise sur la base d'un dossier approfondi, qui précisera les objectifs, la feuille de route, le financement et la gouvernance des projets. Le calendrier des actions à venir s'étendra donc jusqu'en 2040 via plusieurs phases dont la prochaine devrait prendre la forme d'une période d'études dont le coût est estimé à 7M€.

« Il s'agit d'un pas de plus pour apporter des réponses concrètes aux attentes des habitants de la Région qui souhaitent plus de trains. »

Ecrit par le 2 avril 2025

Renaud Muselier, président du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Vers une tarification unique et une ouverture à la concurrence ?

Dans la Région Sud, les territoires d'Aix-Marseille-Provence, Toulon et Nice-Côte d'Azur figurent également dans cette 2^e vague de labellisation.

« Le Ministre a été sensible au caractère très particulier de nos 4 projets, dans le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes et qui sont tous reliés entre eux par des trains et des bus régionaux rapides et cadencés : un véritable réseau express qui nous permet de desservir nos 4 SERM et qui n'existe nulle part ailleurs, se félicite Renaud Muselier, président du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il s'agit d'un pas de plus, complémentaire à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et aux effets de l'ouverture à la concurrence de nos TER, pour apporter des réponses concrètes aux attentes des habitants de la Région qui souhaitent plus de trains, plus de bus et une tarification unique. »

Ces neuf projets viennent s'ajouter aux quinze issus de la première vague de labellisations intervenue la semaine dernière. D'autres projets de SERM sont par ailleurs actuellement à l'étude.

Environ 800M€ vont être mobilisés par l'État pour soutenir ces projets, au travers du plan de relance et par le biais des contrats de plan État-Régions 2023-2027 (CPER).

« Ce travail de préfiguration des projets de SERM doit permettre de faire émerger une vision et des objectifs communs aux acteurs locaux, répondant aux besoins de mobilité quotidienne des habitants, autour d'une gouvernance claire », explique le ministère des Transports.

Ecrit par le 2 avril 2025

Services express régionaux métropolitains (SERM)



Ecrit par le 2 avril 2025

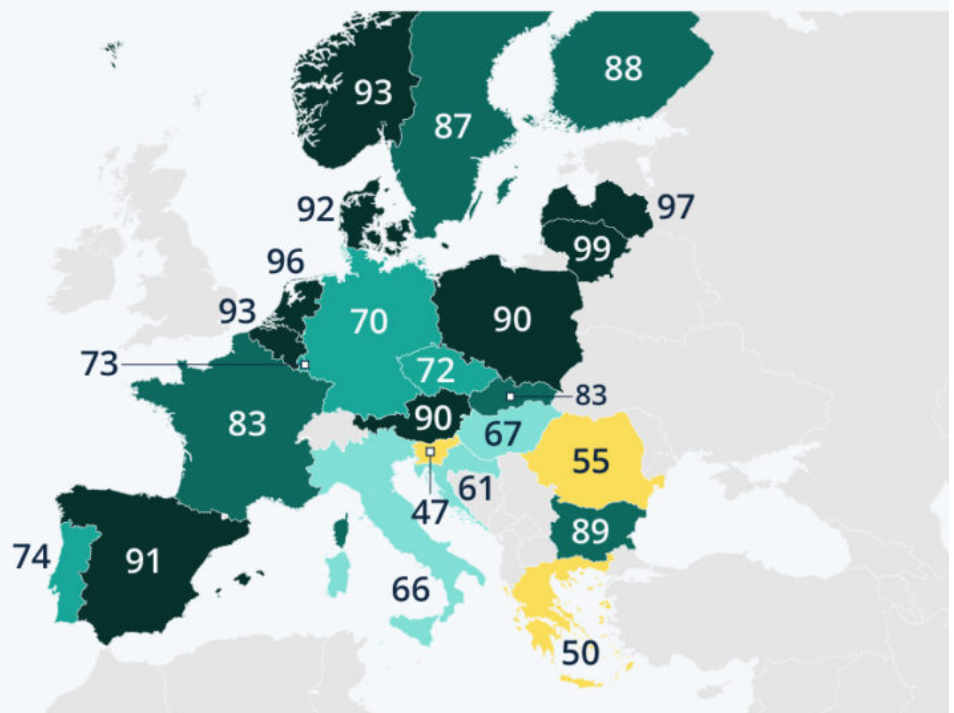
Où les trains longue distance sont les plus (et les moins) ponctuels en Europe ?

Où les trains sont les plus ponctuels en Europe

Pourcentage des trajets en train à longue distance et à grande vitesse classés comme ponctuels par pays, en %*

- 90-99 %
- 80-89 %
- 70-79 %
- 60-69 %
- 47-59 %

Moyenne dans l'UE-27
83 %



* Dernières données disponibles : 2020.

Service de transport ponctuel : à l'heure et jusqu'à 5 minutes de retard maximum.

Source : EU Rail Market Monitoring Report (2023)



statista

Ecrit par le 2 avril 2025

Selon le dernier rapport sur le développement du marché ferroviaire de la [Commission européenne](#) publié en septembre 2023, la ponctualité des services de transport ferroviaire de voyageurs à longue distance et à grande vitesse s'élevait à 83 % en [France](#) en 2020. Il s'agit plus précisément du pourcentage de trains de type [TGV](#) et Intercités arrivés au terminus à l'heure ou jusqu'à 5 minutes après l'horaire prévu.

Comme l'indique notre carte, la ponctualité du transport ferroviaire à longue distance en France se situait dans la moyenne de l'Union européenne (83 % également en 2020). En comparaison avec les pays voisins, les trains longue distance étaient davantage à l'heure en Espagne (91 %) et en Belgique (93 %), tandis que l'Italie (66 %) et l'Allemagne (70 %) affichaient une ponctualité assez médiocre dans ce domaine cette année-là.

Avec des taux de ponctualité supérieurs à 95 % en 2020, les pays où les [services de transport ferroviaire de voyageurs](#) étaient le plus à l'heure étaient les Pays-Bas, la Lettonie et la Lituanie (dans ce dernier pays toutefois, plus de 80 % des trains avaient été annulés en 2020). À l'autre bout de l'échelle, les taux de ponctualité les plus bas, soit autour de 50 %, étaient mesurés en Roumanie, en Grèce et en Slovénie.

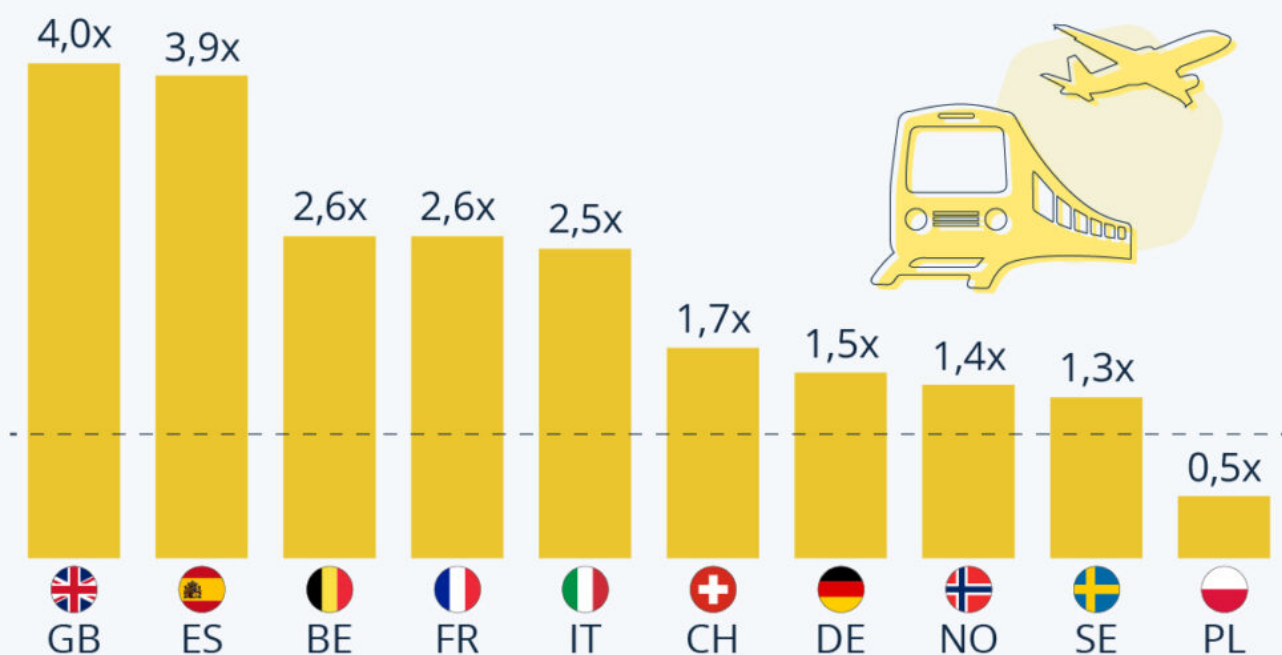
De Tristan Gaudiaut pour Statista

Transports : le train coûte en moyenne 2 fois plus cher que l'avion en Europe

Ecrit par le 2 avril 2025

En Europe, le train coûte en moyenne 2x plus cher que l'avion

Rapport de prix entre le même trajet réalisé en train et en avion dans une sélection de pays européens en 2023



Basé sur l'analyse de 112 itinéraires en Europe - à l'intérieur, en provenance et à destination de 16 pays.

Source : Greenpeace



statista

Le constat n'est pas nouveau, mais il reste plutôt accablant. Même si le train est l'un des [modes de transport les moins polluants](#) pour voyager, prendre l'avion coûte bien souvent beaucoup moins cher (même sur des trajets courts). Une tarification qui n'incite pas vraiment à choisir le rail et qui va à « contre-courant de l'urgence climatique et de la nécessité de réduire les émissions » dénonce [Greenpeace](#), qui a publié ce mois-ci une [étude](#) sur les écarts de prix entre les billets de train et d'avion,

Écrit par le 2 avril 2025

basée sur l'analyse de 112 itinéraires en Europe.

Comme le montre notre graphique, c'est au Royaume-Uni et en Espagne que l'écart de prix entre les deux moyens de transport est le plus marqué, le billet de train y étant en moyenne 4 fois plus cher que le billet d'avion. En France et en Belgique, pour le même trajet domestique ou européen, voyager en [train](#) revient en moyenne 2,6 fois plus cher qu'en avion. Dans les 16 pays étudiés, le rail était en moyenne 2 fois plus coûteux. Seul un pays fait figure d'exception, la Pologne, où prendre le train est globalement moitié moins cher que l'avion.

Les avantages fiscaux dont bénéficient le [secteur aérien](#) en Europe (par exemple : exemption de la TVA sur le kérosène) sont l'une des raisons qui expliquent pourquoi l'avion reste relativement peu onéreux comparé à d'autres modes de transport.

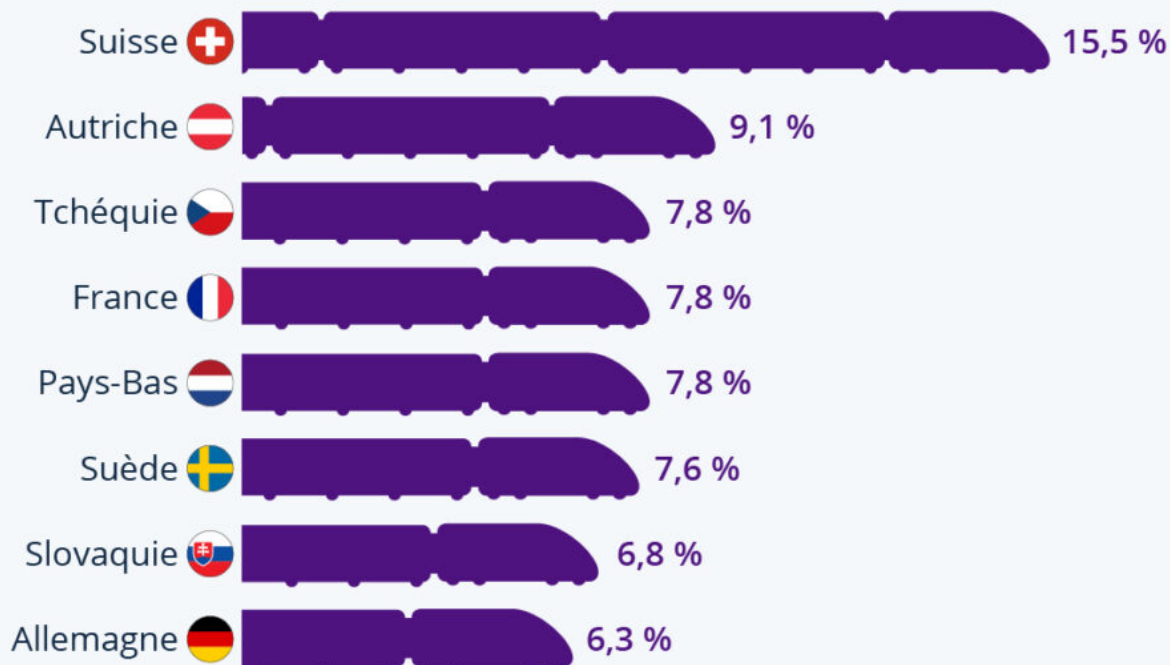
De Tristan Gaudiaut pour [Statista](#)

Les Suisses, champions des voyages en train

Ecrit par le 2 avril 2025

Les Suisses, champions des voyages en train

Pays de l'UE où la part des voyages en train dans le total des transports intérieurs est la plus élevée en 2020



Sources : Eurostat




En Suisse, près de 16 % de tous les voyageurs-kilomètres (une mesure correspondant au transport d'un voyageur sur un kilomètre) parcourus par voie terrestre - ont été effectués en train en 2020, selon les [données](#) d'Eurostat. La république alpine occupe ainsi la première place au niveau européen, bien qu'elle ne se situe qu'en milieu de classement en ce qui concerne la longueur totale du réseau ferroviaire.

Ecrit par le 2 avril 2025

Pour les déplacements de passagers en ville, mais aussi et surtout au niveau régional et suprarégional, le [transport ferroviaire](#) représente une [mobilité propre, durable](#) et particulièrement adaptée pour relever les défis de la transition écologique. L'Helvétie investit beaucoup dans le transport ferroviaire comparée à ses voisins : soit 413 euros par habitant en 2021, contre seulement 45 euros par habitant en France, comme le révèle un [autre graphique](#).

Alors qu'en Allemagne, seuls 6,3 % des voyageurs-kilomètres ont été réalisés en train en 2020, cette proportion était de 9,1 % en Autriche et de 7,8 % en France, en République tchèque et aux Pays-Bas. En Belgique, en Pologne et au Danemark, entre 5 et 6 % des voyageurs-kilomètres ont été effectués sur rail.

Claire Villiers pour [Statista](#)

Pénurie d'essence : les billets de train d'Occitanie proposés à 1€ ce week-end

Ecrit par le 2 avril 2025



Samedi 15 et dimanche 16 octobre, l'ensemble des billets proposés sur le réseau de trains d'Occitanie seront affichés à 1€. Cette mesure exceptionnelle, mise en place dans le cadre de la pénurie de carburant, s'applique également à la [ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône](#).

Depuis plusieurs jours maintenant, la pénurie de carburant impacte de nombreux Français à travers tout le pays. A la suite des déclarations du président de la République, mercredi 12 octobre, la présidente de la région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, [Carole Delga](#), annonce que l'ensemble des billets de train régionaux liO seront proposés au tarif de 1€ pour le week-end du 15 et 16 octobre.

Les habitants de la région de Vaucluse empêtant la [ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône](#) pourront également bénéficier de cette mesure exceptionnelle.

« Compte tenu de l'évolution de la [pénurie de carburant], qui devrait durer encore plusieurs jours, il faut agir concrètement. La région Occitanie prend ses responsabilités et met en place pour ce week-end une mesure exceptionnelle pour encourager l'usage du train et ainsi économiser le carburant nécessaire pour la semaine à venir. Durant 2 jours, l'ensemble des trains liO seront ainsi proposés au tarif de 1€ » a déclaré la présidente de région, Carole Delga.

Ecrit par le 2 avril 2025

Ainsi, samedi 15 et dimanche 16 octobre, l'ensemble des billets proposés sur le réseau de trains régionaux liO seront affichés au tarif de 1€ dès ce jeudi soir minuit. Dans le cas où la situation perdurerait, la région Occitanie envisage la possibilité de renouveler la mesure si nécessaire.

Informations et réservations, à partir de ce jeudi 13 octobre minuit, à retrouver [ici](#) ou par téléphone au 0800 31 31 31 de lundi au vendredi de 7h à 20h, le samedi de 9h à 16h et le dimanche et jours fériés de 13h à 20h.

J.R.

La ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône sera inaugurée demain



Ecrit par le 2 avril 2025

La ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône va reprendre du service ce lundi 29 août. Son inauguration, quant à elle, aura lieu demain.

À partir de ce lundi 29 août, la ville d'Avignon sera de nouveau reliée à la rive droite du Rhône par voie ferroviaire. Telle était [l'ambition de la Région Occitanie](#) qui, jusqu'ici, a investi un budget de 12,8 millions d'euros pour la conduite des études et la réalisation des travaux. L'ensemble du projet représente un investissement total de 100 millions d'euros. Fermée depuis un demi-siècle, cette ligne va reprendre du service, et son inauguration aura lieu demain, le dimanche 28 août, en présence de [Carole Delga](#), présidente de la Région Occitanie, aux côtés des autorités ministérielles, des représentants de la SNCF ainsi que des collectivités et partenaires locaux.

Lors de cette journée, le train partira à 10h45 de la gare de Nîmes centre, pour arriver et repartir de la gare d'Avignon-centre à 11h20, puis pour faire une halte à celle de Bagnols-sur-Cèze à 11h45. Le train repartira de cette gare à 13h et s'arrêtera à celle de Pont-Saint-Esprit à 13h15, pour repartir à 14h45 afin de faire le chemin inverse et d'arriver à Nîmes à 16h06. À partir de lundi, il devrait y avoir 10 trains par jour, dont 4 qui feront les aller-retours entre Pont-Saint-Esprit et Avignon, et 1 qui fera l'aller-retour entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes.

Si pour l'instant seulement ces 4 gares seront desservies, 6 devraient s'ajouter à partir de 2026 : Marguerittes, Remoulins/Pont du Gard, Aramon, Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure/Tavel, et L'Audun-l'Ardoise. À terme, la Région Occitanie espère transporter 200 000 voyageurs par an sur cette ligne en rive droite.

Tout le monde est invité à venir fêter ce grand événement. À 11h30 sur le parvis de la gare de Bagnols-sur-Cèze, il y aura une dégustation de produits locaux dans une ambiance festive assurée par DJ Albass. Et à 13h, à la gare de Pont-Saint-Esprit, les producteurs locaux vous accueilleront dans une ambiance musicale avec la fanfare 'La Tête dans l'Cuivre'. Pour prendre part aux festivités, il faut [vous inscrire au préalable via la formulaire en ligne](#).

V.A.

La Région Occitanie montre la voie (ferrée) en Avignon

Ecrit par le 2 avril 2025



Située au cœur d'une étoile ferroviaire quasiment sans équivalent en France pour une agglomération de cette taille, Avignon va de nouveau être reliée à la rive droite du Rhône par le rail à partir du 29 août prochain. [Carole Delga](#), présidente du Conseil régional d'Occitanie est venue en personne pour annoncer la remise en service de cette ligne fermée aux voyageurs du Gard rhodanien depuis 1973.

1973, c'était la date du premier choc pétrolier. Une période qui aurait dû déjà nous alerter sur la réalité des énergies fossiles. A l'époque pourtant, le 'tout-voiture' était encore de mise et c'est donc en 1973 que la ligne de la rive droite du Rhône dans le Gard a été fermée aux voyageurs. Depuis, notre planète a été rattrapée par la crise climatique et les réalités d'hier ne sont plus les vérités d'aujourd'hui. Face à ces défis climatiques et de mobilité, la Région Occitanie a fait le choix de miser à fonds sur le ferroviaire.

« Je me suis toujours battue pour le train, insiste [Carole Delga](#), présidente du Conseil régional d'Occitanie. Pour les trains à grande vitesse, qui désenclavent nos territoires et pour les trains du quotidien qui facilitent la vie. »

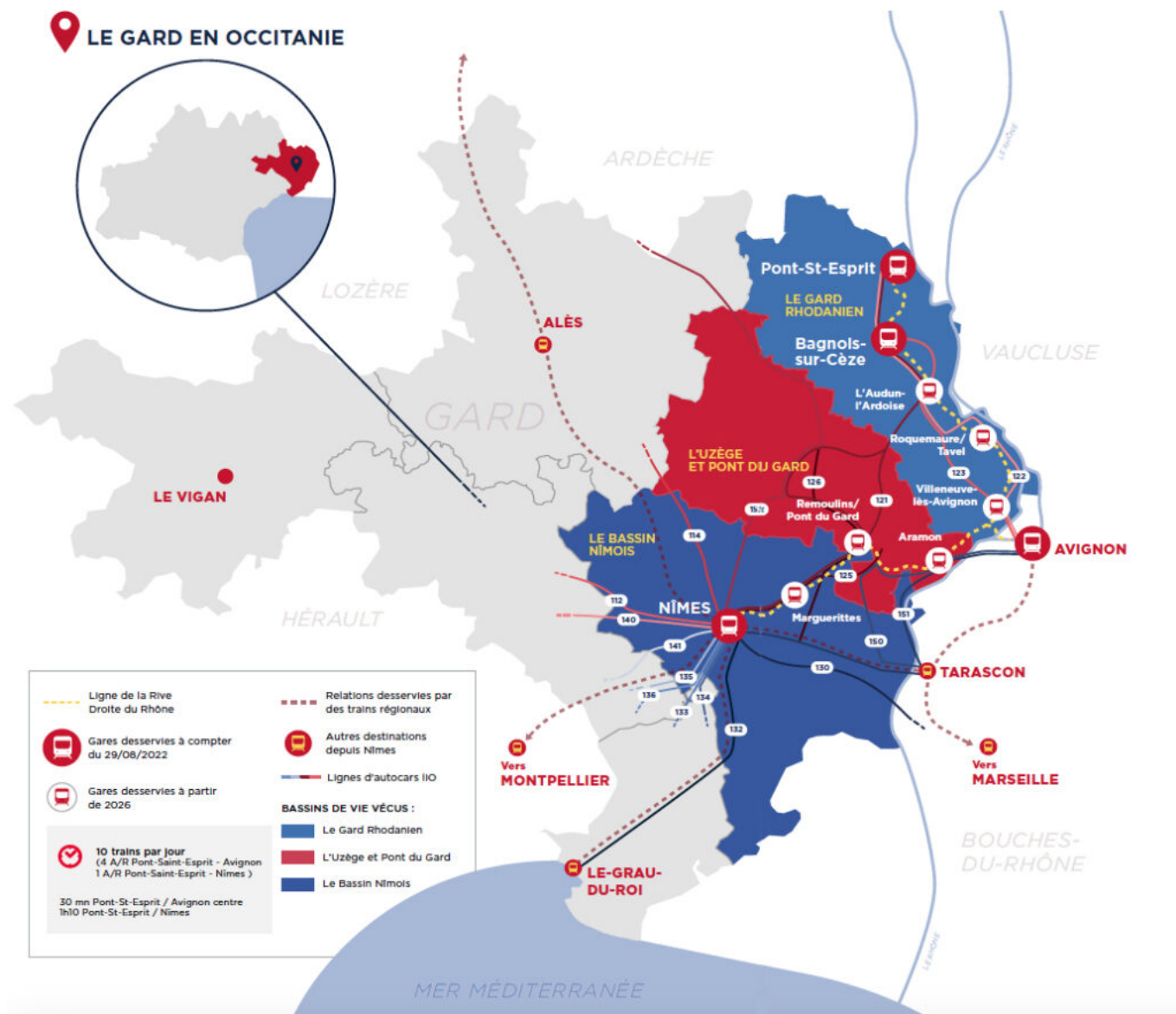
Ecrit par le 2 avril 2025



Le TER Lio d'Occitanie lors des essais et de la présentation en gare-centre d'Avignon.

A l'heure où se profilent les réaménagements sur les allées de l'Oulle ainsi que la réduction du trafic sur les ponts Daladier et de l'Europe, entre Gard et Vaucluse, afin de donner la priorité aux transports en commun de la Communauté d'agglomération Grand Avignon, cette ouverture devrait faciliter la vie de nombreux 'navetteurs' du Gard rhodanien travaillant sur le bassin de vie de la cité des papes. Et cela concerne beaucoup de monde [selon l'Insee](#) qui, a rattaché l'an dernier, 15 communes gardoises, soit près de 58 000 habitants (bien davantage que des villes comme Agen, Castres, Albi et sur les talons de Montauban) ainsi que près de 447 000 habitants et 225 000 emplois en tenant compte de l'intégralité de la proximité du 2^e bassin industriel d'Occitanie au 82 kilomètres de ligne rouvertes.

Ecrit par le 2 avril 2025



100 M€ d'investissement pour un objectif 200 000 voyageurs par an

Dans un premier temps, la nouvelle ligne proposera 5 allers-retours quotidiens entre Pont-Saint-Esprit et Avignon, dont un qui sera prolongé jusqu'à Nîmes. Depuis Pont-Saint-Esprit, le temps de trajet pour rejoindre Avignon-Centre sera de 30 minutes, puis de 40 minutes supplémentaires jusqu'à Nîmes. Le train desservira les communes de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Avignon-Centre et Nîmes-Centre. Les premiers départs auront lieu de la cité des papes à 6h37 pour une arrivée à Pont-Saint-Esprit à 7h06 pour le retour. Dans l'autre sens : départ de Pont à 7h03 et arrivée en gare-centre à 7h35. Le soir, le dernier trajet sera affiché d'Avignon à 19h07 pour un terminus en terre spiripontaine à 19h35. A l'inverse : départ de Pont à 20h16 pour un retour dans la cité des papes à 20h46.

Le tout connecté avec une nouvelle offre de bus devant assurer une complémentarité avec le train,

Ecrit par le 2 avril 2025

notamment pour la ligne 122 (Pont-Saint-Esprit/Avignon) et la ligne 121 (Pont-Saint-Esprit/Nîmes). Elles desservent respectivement 12 et 28 communes et proposent chacune environ 15 allers-retours par jour permettant ainsi une desserte fine du territoire. De plus, afin que la complémentarité soit totale et pour que les usagers bénéficient du service le plus utile qui soit, l'agglomération du Gard Rhodanien a également adapté ses dessertes de bus pour assurer la connexion avec les TER d'Occitanie. A terme, la Région espère transporter 200 000 voyageurs par an sur cette ligne en rive droite.

« Un gain de 40% par rapport à un trajet en voiture. »

« Aujourd'hui, la demande est clairement entre Pont-Saint-Esprit et Avignon, explique [Jean-Luc Gibelin](#), vice-président aux mobilités pour tous et infrastructures de transports de la Région. Nous verrons ensuite à l'usage s'il y a besoin d'augmenter la fréquence vers Nîmes. »

Par la suite, les gares de Laudun-l'Ardoise, Roquemaure-Tavel, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon et Marguerittes seront réaménagées, en créant notamment des quais là où ils n'en subsistent plus aujourd'hui, afin de proposer de nouveaux arrêts supplémentaires en les transformant en PEM (Pôle d'échanges multimodal) pour une réouverture complète en 2026.

« Porte d'entrée à la fois de la région Occitanie et de la Provence occitane, Pont-Saint-Esprit disposera désormais d'une liaison directe avec les deux plus grandes villes du Gard et du Vaucluse, qui sont aussi deux pôles économiques et touristiques majeurs (ndlr : Nîmes et surtout Avignon où cette zone est davantage connectée qu'avec le chef-lieu du Gard), se félicite Claire Lapeyronie, maire de Pont-Saint-Esprit et 1^{re} vice-présidente de l'Agglomération du Gard rhodanien chargée des Mobilités, conseillère régionale d'Occitanie.

L'ensemble représente un investissement total de 100M€ pour l'ensemble du projet dont 12,8M€ ont déjà été mobilisés à ce jour par Occitanie pour la conduite des études et la réalisation des travaux qui ont permis cette réouverture. A terme, la Région espère transporter 200 000 voyageurs par an sur cette ligne en rive droite.

Une chance pour Avignon

Comme [le soulignait tout récemment dans nos colonnes Cécile Helle](#), la maire d'Avignon, la cité des papes dispose d'une étoile ferroviaire permettant une desserte à nulle autre pareille pour une ville de cette taille (2 gares, dont une gare TGV, et des axes de desserte arrivant des 4 points cardinaux). Et si Avignon bénéficie, avec cette ligne en rive droite de la première ouverture de ligne en France depuis 2016, celle d'avant concerné déjà la gare-centre de la cité des papes. Ainsi, après près de 80 ans de fermeture, les 27km de la ligne Carpentras-Avignon ont été rendus aux voyageurs en 2015. De quoi marquer la grande revanche des transports collectif au dépend des modes de déplacement individuels. Cette nouvelle ligne ne sera donc pas de trop pour amortir l'étranglement du trafic sur les ponts d'accès entre Occitanie et la région Sud au niveau d'Avignon.

Ecrit par le 2 avril 2025



Après Carpentras-Avignon en 2015 (ici arrivée en gare de Monteux lors des tests), Avignon va accueillir à partir du 29 août une nouvelle ligne la reliant principalement à Pont-saint-Esprit, puis à partir de 2026 à Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure ou bien encore Aramon). Une première en France depuis 2016.

Des tarifs les moins chers de France

« La SNCF dit que les trains d'Occitanie sont les moins chers de France », poursuit la présidente du Conseil régional. Dans cette logique, la tarification des trains entre Pont-Saint-Esprit et Avignon sera unique et progressive selon un principe de paliers kilométriques (voir tableau ci-dessous). Pour garantir une complémentarité d'usage totale entre le train et le car, une tarification adaptée à cette réouverture anticipée est mise en place sur la ligne de la rive droite du Rhône, avec des billets de trains qui seront aussi valables à bord des cars Lio pour les abonnés.

- Jusqu'à 20 km : 3 €
- De 21 km à 40 km : 6 €
- Au-delà de 40 km : 9 €

	Billet unique pour les trains (Plein tarif)	Abonnement annuel FréquentiO', coût par mois * (Tout Public)	Offres jeunes, seniors, demandeurs d'emploi...
Pont-Saint-Esprit – Bagnols-sur-Cèze	3 €	15,40 €	Application des bas tarifs du réseau liO (voir ci-dessous).
Bagnols-sur-Cèze – Avignon-centre	6 €	34,30 €	
Pont-Saint-Esprit – Avignon-centre	9 €	43,45 €	

* Après prise en charge employeur

Ecrit par le 2 avril 2025

Par ailleurs, lors du lancement de la ligne une offre événementielle sera proposée pendant un mois. Du 29 août au 29 septembre, tous les trains circulant sur cette ligne seront proposés au tarif de 1€ par trajet pour tous les voyageurs.

Politique tarifaire incitative

En marge de cette présentation, la Région a aussi annoncé la mise en place d'une nouvelle mesure tarifaire destinée aux seniors fonctionnant selon le principe : plus je voyage, moins je paie. Proposée sous le nom '+ = -', [cette formule](#) utilise une application mobile 100% dématérialisée qui permet notamment de reconnaître automatiquement les gares de départs et d'arrivée et prélève aussi le coût du déplacement.

L'offre de la Région est aussi particulièrement incitative pour les jeunes avec le succès de l'expérimentation de '+ = 0' permettant aux jeunes de 18 à 26 ans de bénéficier de la gratuite du transport à partir du 11^e trajet mensuel à bord des trains Lio. Le tout couplé à la mise en place d'un compte mobilité crédité au gré des trajets, une sorte de cagnotte accumulant les voyages sans limitation de date pour les utiliser. Lancée en septembre 2021, [le dispositif](#) compte déjà 35 000 inscrits.

Le train comme outil d'aménagement

« Cette réouverture est le résultat d'une bataille collective alors qu'on nous disait que c'était impossible, rappelle Carole Delga. C'est également le fruit d'une détermination sans faille de la Région qui nous a permis de gagner 3 ans alors que l'échéance envisagée était 2025. En Occitanie, nous croyons au train. Le train comme outil d'aménagement des territoires, comme levier d'attractivité et de vitalité, et bien sûr comme chaînon essentiel aux mobilités du quotidien à l'heure où la crise climatique impose plus que jamais une remise en question de nos modes de déplacement. Cette première réouverture de ligne en Occitanie doit conforter notre ambition régionale pour le développement du ferroviaire. Bientôt, d'autres suivront, comme la ligne Montréjeau-Luchon en Comminges, qui verra circuler les premiers trains à hydrogène de France, ou encore la ligne Alès-Bessèges dans les Cévennes. »

« Je veux des trains partout. »

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie

« Je veux des trains partout, martèle la présidente d'Occitanie. Cette bataille du rail est essentielle pour décarboner nos déplacements face à l'urgence climatique mais aussi pour bénéficier de transports en commun moins chers et préserver ainsi le pouvoir de vivre des habitants. C'est encore plus urgent à l'heure où le prix des carburants s'envole. »

La Région s'est fixé d'atteindre les 100 000 voyageurs par jour d'ici 2030. Pour cela, elle est déjà la seule région française à avoir retrouvé une fréquentation supérieure à fin 2019 (année de référence hors Covid). À fin juin 2022, elle enregistrait même une hausse de 8% de la fréquentation des trains Lio par rapport à cette date. Preuve d'un engouement pour le rail 228 962 billets à 1€ ont été vendus durant les week-ends de juin 2022, soit une augmentation de 58% par rapport à 2021.

Ecrit par le 2 avril 2025



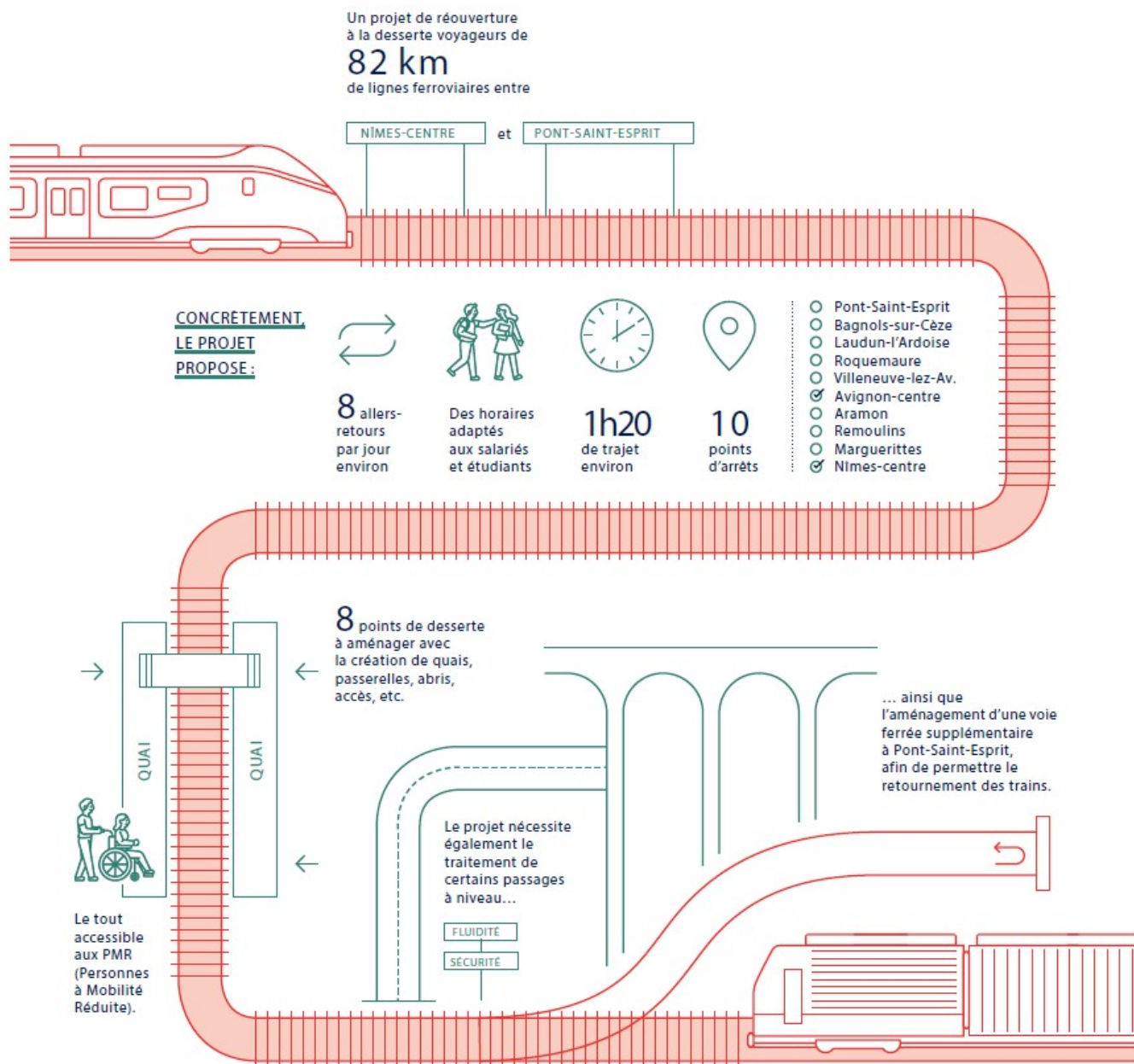
De l'aveu de la SNCF, la Région Occitanie est la région la moins chère de France pour accéder aux TER, notamment grâce à des offres particulièrement attractives à destination des jeunes et des seniors. ©Boutonnet Laurent-Région Occitanie

Delga et Wauquiez 'courcircuite' Muselier sur la ligne PLM ?

« L'intérêt porté aux trains du quotidien a fait émerger plusieurs projets sur la rive droite du Rhône, rappelle la Région Occitanie. En effet, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau ont lancé des études sur la réouverture aux voyageurs de la ligne entre le Teil (Ardèche) et Romans-sur-Isère (Drôme) via Valence TGV et Valence-Ville. L'étude préliminaire entre Le Teil et Romans prévoit à l'horizon 2028 7 allers-retours quotidiens soit 14 trains par jour, et la desserte des gares de Romans, Valence-TGV, Valence-Ville, Livron, Le Pouzin, Cruas et le Teil. Les deux projets, bien que géographiquement distincts et à des stades d'avancement différents, s'inscrivent dans une même logique de réouverture de cet axe à la desserte de voyageurs. Ainsi, les deux régions ont convenu de travailler conjointement afin de faire avancer ces deux projets de manière concertée pour faciliter la connexion des territoires et les déplacements des habitants au quotidien. »

Des projets qui s'inscriraient en parallèle (voir en concurrence ?) des voies existantes le long de la Vallée du Rhône reliant déjà Marseille à Bollène pour ensuite rallier Lyon via l'axe PLM (Paris-Lyon-Marseille).

Ecrit par le 2 avril 2025



La réouverture de la ligne Pont-Saint-Espirit/Avignon en chiffres.

Ecrit par le 2 avril 2025

Grand bassin de vie d'Avignon, création du pôle territorial pour répondre aux attentes de 600 000 habitants



Ils sont venus en force pour annoncer la création du pôle territorial. Qui ? Jacqueline Bouyac, Gérard Daudet, Pierre Gonzalvez, Christian Gros, Joël Guin et Pierre Prat. Tous à la tête de communautés d'agglo ou de communes. Objectif ? Sortir du périmètre de leurs EPCI pour gagner en vision globale et faire avancer leurs projets.

Leur crédo ? Ouvrir la carte du territoire en grand pour travailler sur les continuités comme les

Ecrit par le 2 avril 2025

transports en commun, les pistes cyclables, la gestion des déchets, la prévention des risques d'inondation, le développement et l'aménagement d'espaces. Bref, donner de la cohérence et surtout faciliter la vie quotidienne de presque 600 000 habitants... Soit le poids d'une métropole ! Et là, en termes de positionnement régional ça pourrait tout changer.



Près de 600 000 habitants seront touchés par les décisions du pôle territorial Grand bassin de vie d'Avignon qui compte bien leur faciliter la vie au quotidien

L'aventure commence par un constat

Le Grand bassin de vie d'Avignon est à cheval sur deux régions : l'Occitanie et Provence-Alpes Côte d'Azur ainsi que trois départements : le Vaucluse, le Gard et les Bouches-du-Rhône. Or, près d'une dizaine d'EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) est inscrit-tout ou en partie- dans ce territoire. Également 200 000 actifs habitent cette aire urbaine dont 120 000 travaillent dans une autre commune où ils se rendent de 60 à 93%... en voiture.

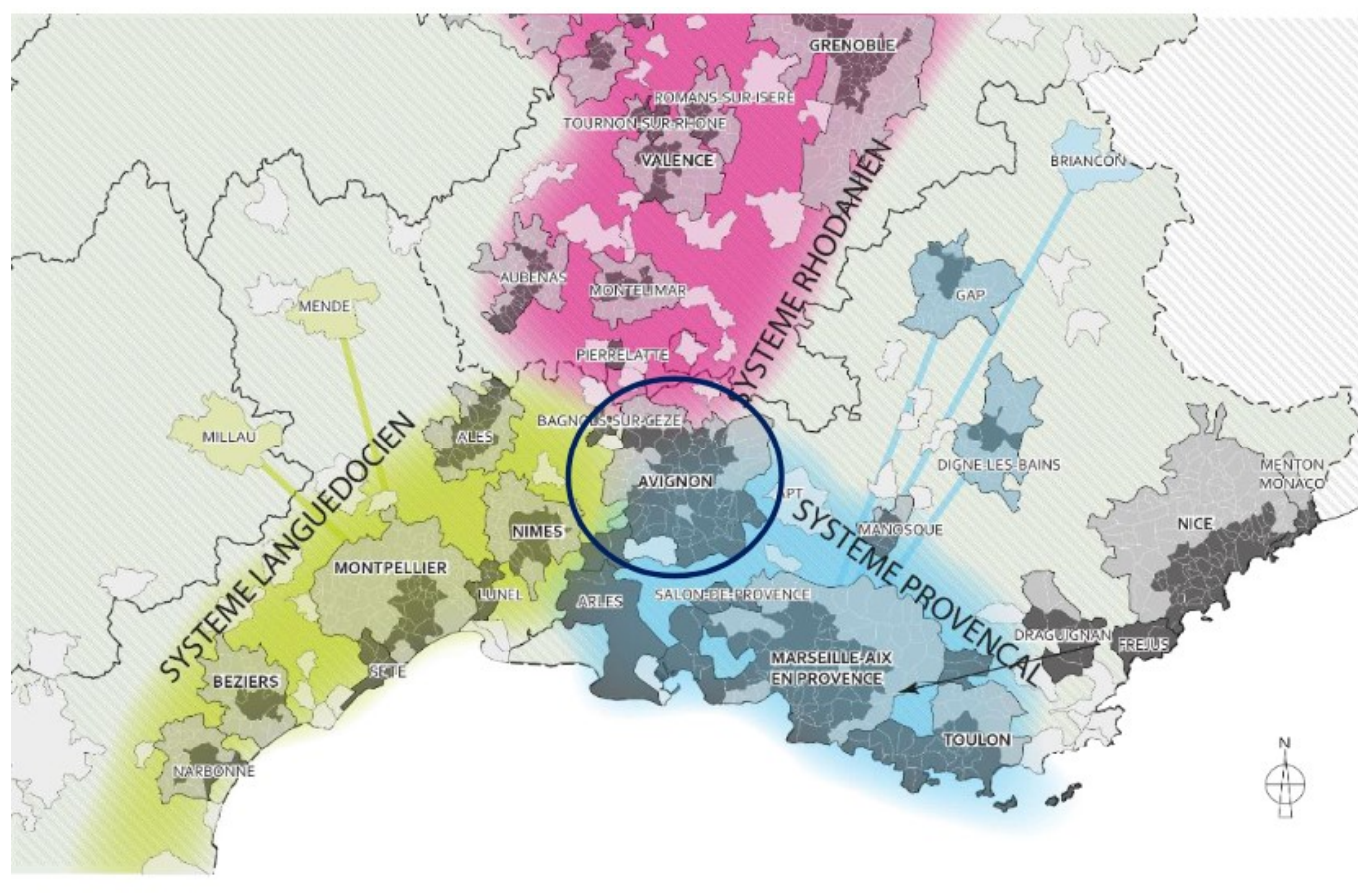
Quand Margot prend le bus

Ecrit par le 2 avril 2025

Margot, la vingtaine, habite actuellement aux Angles. Pour se rendre au Capitole studio, elle a dû prendre le bus de 7h45, puis en changer et attendre pour être déposée dans la zone commerciale Sorgues-Le Pontet à 8h45. C'aurait été dans le même cas de figure, voire pire, pour se rendre des Angles à Agroparc Avignon et c'est l'un des objets sur lesquels se pencheront les techniciens à la demande des présidents d'intercos. Mission ? Répondre aux défis de la transition écologique.

Les Sradet qui font trembler les élus

Il est aussi question des Sradet. L'acronyme du Schéma régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires -urbains et ruraux-. Dans ce document de planification régionale, l'institution décrit la vision politique des priorités de l'aménagement du territoire. En clair ? La feuille de route détaille l'état de lieux et les enjeux comme l'implantation des infrastructures d'intérêt régional, la gestion économe de l'espace, l'intermodalité et le développement des transports, la maîtrise et la valorisation de l'énergie, la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la protection et la restauration de la biodiversité, la prévention de la gestion des déchets... Et pour que le Sradet aille dans le sens des départements, mieux vaut pour eux être compris et écoutés des régions, surtout lorsqu'elles sont deux à présider au destin d'un Vaucluse qui se trouve au fin fond de leur territoire.



Travailler en coopération pour en pas s'isoler ni être asséchés par les grandes métropoles

Ecrit par le 2 avril 2025

Un outil au service de l'intelligence collective

Avec la création du pôle territorial les présidents d'EPCI veulent peser sur les décisions régionales de l'Occitanie et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment en coordonnant les orientations d'urbanisme commercial, en travaillant sur la sobriété foncière, en analysant la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers. Il sera aussi question d'optimiser la gestion des déchets afin d'en maîtriser les coûts car le secteur en profonde mutation devra désormais répondre à un modèle plus vertueux et surtout environnemental... Le sujet est épineux puisqu'il pèse de plus en plus sur le budget des collectivités qui préviennent ne pas pouvoir en supporter longtemps, seules les frais.

Sortir du cadre

Avec la création du pôle territorial les élus préviennent : «Sortir du cadre permettra de porter des projets communs et de devenir force de propositions sur des projets à rayonnement régionaux et nationaux comme les lignes de cars interurbains régionaux en lien avec les gares de l'étoile ferroviaire, de mieux favoriser le transport fluvial pour les voyageurs et les marchandises.»

2 / Articuler les orientations de développement et d'aménagement de l'espace



Maîtriser son foncier pour préserver l'avenir

Ecrit par le 2 avril 2025

Ils étaient six autour de la table, d'autres ont déjà prévu de les rejoindre

Adhèrent au projet : Jacqueline Bouyac présidente de la Communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin ; Gérard Daudet Président Luberon-Monts de Vaucluse ; Pierre Gonzalvez président des Pays-des-Sorgues-Mont-de-Vaucluse ; Christian Gros président des Sorgues-des-Comtat ; Joël Guin président du Grand Avignon et Pierre Prat président du Pont-du-Gard. Ils ne sont pas venus mais sont partie prenante : Yann Bompard président du Pays d'Orange, Christian Rey, président de la Communauté d'agglo du Gard-Rhodanien a dit son intention de les rejoindre ainsi que Jean-François Périllhou de Vaison-Ventoux et Julien Merle président de la Communauté de communes Aygues-Ouvèze-en-Provence. D'autres devraient les rejoindre. L'esprit est ouvert à condition de rester pragmatique et surtout efficace.

Il n'y aura pas de mille-feuille administratif

C'est en tout cas ce sur quoi tous insistent. Le pôle -qui prendra la forme d'un syndicat mixte- a son adresse à L'Aurav, c'est-à-dire, l'Agence d'urbanisme Rhône-Avignon-Vaucluse. C'est d'ailleurs cette structure qui constituera l'outil technique et d'animation. Un président a-t-il été élu ? Non plus. Le projet, initié par Joël Guin et Christian Gros, va partir dans les mains du préfet... Qui laissera sa place à son successeur en Août, qui lui-même, promulguera la naissance du Pole territorial du Grand bassin de vie d'Avignon. Côté effectif, budget de fonctionnement... Non plus. Le pôle territorial promeut une vision élargie et planchera sur des solutions à mettre en œuvre le plus rapidement possible.

A la rentrée

Le préfet prendra l'arrêté de création du Pôle territorial du Grand bassin de vie du Grand Avignon après consultation auprès des départements et régions. Les techniciens eux, sont déjà au travail.

Ecrit par le 2 avril 2025



Faire converger les mobilités

Ils ont dit

Christian Gros

«Pour exister il est préférable d'être un peu plus important que la moyenne, après plusieurs réunions nous avons convenu de créer un pôle territorial avec des objectifs précis. Nous représentons 520 000 habitants. La métropole du Var, par exemple, en compte 450 000 habitants. Nous créons une structure de pôle métropolitain pour partager une vision collective, respectueuse des identités de chacun sur les axes de développement du Grand bassin de vie du Grand Avignon. Cette structure souple nous permettra de peser face aux régions et aux métropoles. L'idée ? Mettre en place un dialogue permanent entre nous pour avancer de manière concertée. Avec le pôle territorial du Grand bassin de vie d'Avignon nous créons un outil politique partenarial.»

Ecrit par le 2 avril 2025

Joël Guin

«Être ensemble nous rendra plus performant dans chaque collectivité et pour l'intérêt général. Nous nous fédérons en un espace de réflexion, de concertation pour être plus forts et plus efficaces, plus pertinents en pensant aux usagers.»

Pierre Prat

«L'idée ? Essayer de mutualiser des moyens. Nous communes gardoises avons beaucoup de liens avec le bassin de vie du Grand Avignon. D'ici 2025 le train reliera plusieurs communes gardoises à Avignon permettant de déplacer les populations par transport vertueux. C'est dans ce sens que nous allons travailler.»

Jacqueline Bouyac

«Nous avons des projets de rayonnement régionaux à travailler ensemble pour les faire avancer.»

Pierre Gonzalvez

«Nous avons conscience que les projets et les questionnements doivent dépasser les limites administratives afin de travailler, en fonction des sujets, à de nouveaux objectifs communs. Il nous faut peser dans l'arc méditerranéen entre les métropoles déjà existantes et les nouvelles lois [Zad](#) (Zone d'aménagement différé, utilisation du droit de préemption, évitement de la spéculation foncière). Nous nous regroupons pour porter une voix unique.»

Gérard Daudet

a évoqué les débordements de la Durance et les dysfonctionnements dans la réflexion et la compréhension du traitement des sorties de lit du Calavon et de la Durance lors du traitement antérieur du PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation). «Maintenant tout est en règle et les digues faites. Avoir une vue d'ensemble et partagée du Plan de prévention du risque d'inondation aurait pu faire gagner du temps.»