

Ecrit par le 12 février 2026

Avignon-Lyon, le train des lumières ou la magie du rail



Le 6 décembre, l'[APCC 6570](#) a remis en circulation sa locomotive mythique, la CC 6570, pour un aller-retour exceptionnel Avignon-Lyon à l'occasion de la Fête des Lumières. Un voyage patrimonial rare, où le charme du rail a rivalisé avec l'éclat des installations lyonnaises, révélant combien le train reste un mode de déplacement singulier, immersif et émouvant.

Il est des voyages qui commencent avant même le départ, celui du Train des Lumières en fait partie. Sur le quai d'Avignon-Centre, la silhouette élégante de la CC 6570, machine emblématique construite en 1975 et restaurée pièce après pièce par l'APCC, réactive instantanément l'imaginaire ferroviaire. Longtemps associée aux grandes heures du réseau français -du Mistral au Train Bleu- elle n'avait pas remorqué de voyageurs depuis 2022. La revoir ainsi, rutilante et parfaitement opérationnelle, relevait presque de la magie.

Un train historique pour un lumineux rendez-vous

Ecrit par le 12 février 2026

Remise en service après un long travail d'expertise, de nettoyage et de contrôle, la locomotive a retrouvé, ce 6 décembre 2025, toute sa puissance et sa prestance, saluée par des photographes passionnés qui jalonnaient le parcours jusqu'à Lyon.



Une vue de la basilique de Fourvière à Lyon, lors du magnifique spectacle son et lumière projeté sur sa façade

Copyright Pierre, APCC6570

L'art du voyage lent

Parti à 11h25, le train emportait 400 voyageurs dans des voitures Corail au confort intemporel. Le voyage devenait un moment suspendu : le paysage de la vallée du Rhône défilait à bonne cadence, les ombres hivernales sculptaient les reliefs, et le roulis régulier du train créait cette douceur de déplacement que les voyageurs d'aujourd'hui redécouvrent comme un luxe, celui du temps retrouvé. À 14h15, la rame entrait en gare de Lyon-Perrache sous les objectifs photographiques des passionnés venus immortaliser son arrivée. Aucun embouteillage, aucune recherche de stationnement : le train déposait ses voyageurs directement au cœur de la Presqu'île, là où allait commencer une magnifique journée.

Ecrit par le 12 février 2026

La Fête des Lumières, joyau hivernal

Classée parmi les festivals lumineux les plus renommés d'Europe, la Fête des Lumières transforme chaque décembre, à Lyon, en un théâtre nocturne, où artistes, designers et créateurs investissent façades, places et traboules. De Fourvière à Bellecour, les installations poétiques et interactives attirent chaque année autour de deux millions de visiteurs et font rayonner la ville à l'international. Pour les voyageurs du Train des Lumières, la soirée s'écoulait librement : flâneries, dégustation dans les bouchons, ateliers lumineux, scénographies monumentales... Lyon offrait une partition complète, vibrante et accessible.

Un retour nocturne, presque cinématographique

À 23h45, lorsque la ville commençait à s'assoupir, le train reprenait la route ferroviaire vers Avignon. Dans le silence de la nuit et le froid hivernal, la mécanique des locomotives, la CC 6570 et la BB 25639 en double traction, devenait le fil conducteur d'un retour bucolique, baigné de changeants paysages. À 2h17, le convoi glissait en gare d'Avignon, toujours à l'heure, refermant une parenthèse enchantée.



Ecrit par le 12 février 2026

Il est 2 h du matin lors de l'arrêt en gare de Valence, à bord de la BB 25639 Copyright Pierre, APCC6570

Un patrimoine vivant, rendu possible par des bénévoles

Au-delà du voyage, le succès tient à l'engagement remarquable des bénévoles de l'APCC 6570, dont l'organisation aurait presque rivalisé avec celle d'une grande compagnie : Préparation minutieuse de la rame ; Service à bord et convivialité saluée par les voyageurs ; Animations ; Tombola ; Commentaires paysagers ; Gestion technique pointue assurée par des conducteurs et agents formés ; coordination avec d'autres associations patrimoniales telles que l'[APMFS](#) (association pour la préservation du matériel ferroviaire savoyard) et la [CC6530](#) (Sauvegarde de la CC6530).

La magie du rail

Le patrimoine ferroviaire n'est pas un musée, mais une aventure collective, animée par des passionnés capables de remettre en mouvement des machines de cinquante ans pour les offrir au public. En reliant Avignon à Lyon pour la Fête des Lumières, la CC 6570 a ravivé l'envie du voyage en train. Dans un monde hyper-actif, le train patrimonial rappelle que le voyage peut être un plaisir en soi, un moment partagé, une traversée poétique du paysage. Et il suffira d'un prochain départ pour que tous ceux qui l'ont vécu, et ceux qui l'ont manqué, aient envie, à nouveau, de monter à bord.

Mireille Hurlin

Ecrit par le 12 février 2026



Passage à Courthézon. Les deux machines sont en traction, un conducteur dans chacune d'elles. La puissance cumulée des deux machines avoisine les 12 000 ch. Copyright Jean-Louis Poggi

Avignon, un train d'exception pour la fête des lumières à Lyon

Ecrit par le 12 février 2026



Le 6 décembre, l'APCC 6570 organise un 'train des Lumières', au départ d'Avignon-Centre vers Lyon, pour vivre la célèbre Fête des Lumières au cœur de la Presqu'île. Le retour s'effectuera en pleine nuit, tracté par la mythique locomotive CC 6570, restaurée par l'association ferroviaire.

Samedi 6 décembre, [l'APCC 6570](#) (Association pour la Préservation de la CC 6570) propose un voyage unique : un aller-retour en train historique, au départ d'Avignon vers Lyon, pour assister à la Fête des Lumières. Plus qu'un simple déplacement, c'est une véritable expérience patrimoniale, où la magie des rails rencontre celle des illuminations lyonnaises.

Une locomotive légendaire au service de la féerie

À la tête de ce convoi, trône la locomotive CC 6570, restaurée et préservée par l'association. Construite en 1975 par Alsthom, cette machine électrique, d'une puissance de 5 900 kW, fut un joyau des réseaux SNCF. Radiée en 2004, elle a été remise en état de marche grâce à la passion des membres de l'APCC 6570. L'association, basée à Avignon, œuvre depuis 2005 à maintenir ce patrimoine roulant non seulement en vie, mais aussi en circulation sur le réseau national.

Un voyage pensé pour profiter au maximum

Ecrit par le 12 février 2026

Le train part d'Avignon-Centre vers 11h25, offrant aux voyageurs un moment de calme à bord avec des voitures Corail confortables et un service de café, selon le programme officiel de l'APCC. L'arrivée à Lyon se fait en gare Perrache vers 14h15, en plein cœur de la ville, ce qui permet d'accéder directement aux rues illuminées sans les tracas du stationnement. Une vraie solution pour éviter le stress des embouteillages ou celui de chercher une place dans un Lyon bondé en décembre.

Lyon, la fête des lumières

Une fois à Lyon, les passagers sont libres : ils peuvent flâner dans le Vieux-Lyon, découvrir les traboules, faire quelques emplettes sur la Presqu'île, ou bien s'attabler dans un bouchon lyonnais, avant que les animations lumineuses ne débutent autour de 19h. Le programme complet des festivités [ici](#).



Copyright APCC3570

Le retour, hors du commun

Quand la nuit tombe et que la fête touche à sa fin, le voyage se poursuit : le train repart de Lyon-

Ecrit par le 12 février 2026

Perrache vers 23h45, pour arriver de nouveau à Avignon à 2h17 du matin. Ce timing malin est conçu pour que les voyageurs profitent des illuminations jusqu'au bout, puis se laissent bercer par le mouvement du train pour rentrer, sans fatigue ni stress au volant.

Un engagement patrimonial fort

L'APCC 6570 n'est pas seulement une association de passionnés : elle joue un rôle essentiel dans la conservation du patrimoine ferroviaire. En préservant la CC 6570 (mais aussi d'autres locomotives comme les BB 25639 et BB 25660), elle permet de faire revivre l'histoire des grands trains, comme le Mistral ou le Train Bleu.

Une association de passionnés

Cette action s'inscrit dans un cadre légal : l'association fonctionne sans but lucratif, et travaille en convention avec la SNCF pour entretenir et présenter ces machines historiques. Au-delà des circulations, ses membres assurent des animations pédagogiques, participent aux Journées européennes du patrimoine, et organisent des événements ferroviaires pour sensibiliser le public à cette mémoire mécanique.

Le 'Train des Lumières' de l'APCC 6570

En embarquant à bord de la CC 6570, les voyageurs s'offrent un voyage hors du temps, alliant confort, patrimoine et féérie urbaine. Pour les amateurs de trains, les passionnés de lumière ou les curieux tout simplement, c'est une occasion rare de vivre Lyon autrement, en faisant le plein d'émotions.

Les infos pratiques

Le train des lumières. Aller : Avignon : 11h25 -> Lyon : 14h15 Retour : Lyon : 23h45 -Avignon : 02h17 Compter 47€ pour un adulte, 28€ pour un enfant (3-12 ans), et gratuit pour les moins de 3 ans. Tarif groupe à partir de 10 personnes. Renseignements et réservation obligatoire [ici](#). Réservation par téléphone : 06 85 81 94 56 ou 06 72 15 37 20. Réservation par mail : voyages@cc6570.fr Tout sur la fête des lumières à Lyon [ici](#).

Ecrit par le 12 février 2026



**LE 6 DECEMBRE 2025
AVIGNON - LYON PERRACHE
(ALLER - RETOUR)**

ASSISTER À LA FÊTE DES LUMIÈRES

ADULTES 47€
ENFANTS 28€
(3 - 12 ANS)
DÉPART EN FIN DE MATINÉE



INFOS ET RÉSERVATIONS

WWW.APCC6570.FR - 06 85 81 94 56



NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE



AVIGNON
Ville d'exception



Ecrit par le 12 février 2026

Un train peut en cacher un autre



Lancé à grand renfort de publicité le retour des trains de nuit n'aura pas fait long feu. Quelques mois après leur mise en service, les trains nocturnes desservant Vienne et Berlin ne circuleront plus à compter du 14 décembre prochain. Mais n'y-a-t-il pas plus important dans le chaos actuel que le maintien de ces trains de nuit ?

Remettre en place des trains de nuit était une belle idée : prendre le temps de voyager et réduire l'empreinte carbone du transport aérien, voir routier (on a aussi un Paris Nice en train de nuit qui existe encore). Pour la liaison Berlin et Vienne plusieurs compagnies ferroviaires européennes s'y sont engagées sous une impulsion politique que l'on devine forte et déterminée... Mais quelques mois après la

Ecrit par le 12 février 2026

mise en service et malgré un taux de remplissage de 70 % c'est machine arrière. A-t-on vraiment étudié le marché ? Les propositions étaient-elles à la hauteur des attentes ou des capacités des candidats à ce mode de transport ? A-t-on suffisamment et bien communiqué ? Les décisions n'ont-elles pas été prises dans l'urgence et ne faut-il pas laisser le temps à ce service de s'installer ? Quid des investissements effectués et des moyens mobilisés ? C'est l'incompréhension. Une fois de plus ça sent l'opération de com. Un projet lancé sans vraie réflexion comme pour satisfaire à la lubie du greenwashing.

Le « gouverner c'est prévoir » a fait la place aujourd'hui au « gouverner c'est communiquer ».

Le « gouverner c'est prévoir » a fait la place aujourd'hui au « gouverner c'est communiquer ». Et peu importe si les choses se font ou pas, l'important c'est de s'exprimer pour exister et se maintenir. Il y a belle lurette que communication a pris le pas sur l'action. On ne serait faire affront aux exécutifs successifs que de rappeler toutes ces volontés exprimées, tous ces engagements pris sans que grand-chose ne bouge. « On se moque de nous » disent aujourd'hui une grande majorité de français. Le désamour de nos concitoyens pour les politiques s'est transformé en rejet total. Comme un point de non-retour. La parole n'a plus aucune valeur et n'engage plus. C'est la confiance qui se délite et sans elle c'est le début des emmerdes.

Il devrait en être des politiques comme des trains : être sur les bons rails...

Certes cette histoire de trains qui partent et ne partent plus ne pèse pas grand-chose au regard du marasme actuel. Mais elle a un côté symbolique dont les correspondances ne sauraient nous échapper. Le train c'est l'exemple même du respect des promesses : un parcours, des horaires, des arrêts... Un engagement nécessaire et utile à tous. Il devrait en être des politiques comme des trains : être sur les bons rails...

La compagnie italienne Trenitalia entre pour

Ecrit par le 12 février 2026

la première fois en gare d'Avignon



annoncée en début d'année 2025, la compagnie ferroviaire italienne [Trenitalia](#) ouvre une nouvelle ligne entre Marseille et Paris qui passe par les gares d'Aix-en-Provence TGV, Avignon TGV et Lyon Saint-Exupéry. Le premier trajet aura lieu ce dimanche 15 juin.

À partir de ce dimanche 15 juin, les Avignonnais pourront monter à bord du Frecciarossa, qui veut dire « flèche rouge » en italien en raison de la couleur du TGV, mais aussi de ses performances, selon la compagnie italienne, car il peut atteindre 300km/h en 4min.

Trenitalia proposera quatre allers-retours quotidiens entre Marseille et Paris. À bord de ce train, les passagers disposeront de 462 sièges répartis en trois classes : standard, business et exécutive.

Ecrit par le 12 février 2026



©Trenitalia

Le TGV entre en gare

Le tout premier aller-retour entre la capitale et la Cité phocéenne se fera ce dimanche 15 juin. Le premier départ se fera de la Gare de Lyon à Paris à 5h54 pour arriver à Marseille Saint-Charles à 9h15, avec un arrêt à Avignon TGV à 8h37. Il y aura également un départ de Paris à 11h14, 14h26 et 19h03. Le 3e train de la journée (départ à 14h26 à Paris) en direction de Marseille ne fera pas d'arrêt à la Cité des papes et ne passera que par la gare TGV d'Aix-en-Provence avant d'arriver à son terminus.

Dans l'autre sens, le premier départ de Marseille se fera à 6h52. Les autres départs sont prévus à 9h53, 15h47 et 18h49. En direction de la capitale, les quatre trajets journaliers passent par toutes les gares prévues initialement, dont celle d'Avignon TGV.

Ecrit par le 12 février 2026

PARIS>MARSEILLE

		Train 6147	Train 6105	Train 6149	Train 6157
PARIS Gare de Lyon	départ	05:54 ▼	11:14 ▼	14:25 ▼	19:03 ▼
LYON Saint-Exupéry TGV	arrivée départ	07:45 07:48 ▼	12:52 13:02 ▼		20:57 21:00 ▼
AVIGNON TGV	arrivée départ	08:37 08:40 ▼	14:36 14:39 ▼		22:08 22:11 ▼
AIX-EN-PROVENCE TGV	arrivée départ	09:00 09:03 ▼	15:00 15:10 ▼	17:27 17:33 ▼	22:33 22:36 ▼
MARSEILLE	arrivée départ	09:15 ▼	15:21 ▼	17:46 ▼	22:48 ▼

MARSEILLE>PARIS

		Train 6104 (1)	Train 6146	Train 6108 (2)	Train 6148 (3)
MARSEILLE	départ	06:52 ▼	09:53 ▼	15:47 ▼	18:49 ▼
AIX-EN-PROVENCE TGV	arrivée départ	07:04 07:07 ▼	10:04 10:07 ▼	15:58 16:01 ▼	19:02 19:05 ▼
AVIGNON TGV	arrivée départ	07:27 07:30 ▼	10:27 10:30 ▼	16:22 16:25 ▼	19:25 19:27 ▼
LYON Saint-Exupéry	arrivée départ	08:21 08:24 ▼	11:22 11:25 ▼	17:25 17:35 ▼	20:18 20:21 ▼
PARIS Gare de Lyon	arrivée départ	10:19 ▼	13:19 ▼	19:31 ▼	22:14 ▼

(1) Ne circule pas le 2 octobre.

(2) Départ anticipé de 25 minutes les samedis de juillet et août.

(3) Ne dessert pas Lyon Saint-Exupéry les dimanches de juillet et août.

Les horaires des TGV du 15 juin au 13 décembre 2025. ©Trenitalia

Des prix attractifs

La compagnie ferroviaire italienne adopte une politique tarifaire attractive, avec des billets dont les prix commencent à partir de 27€. Ces tarifs seront ensuite réévalués en fonction du taux de remplissage des trains.

Pour réserver votre billet en direction de Paris ou de Marseille, [cliquez ici](#).

Ecrit par le 12 février 2026

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 12 février 2026



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 12 février 2026



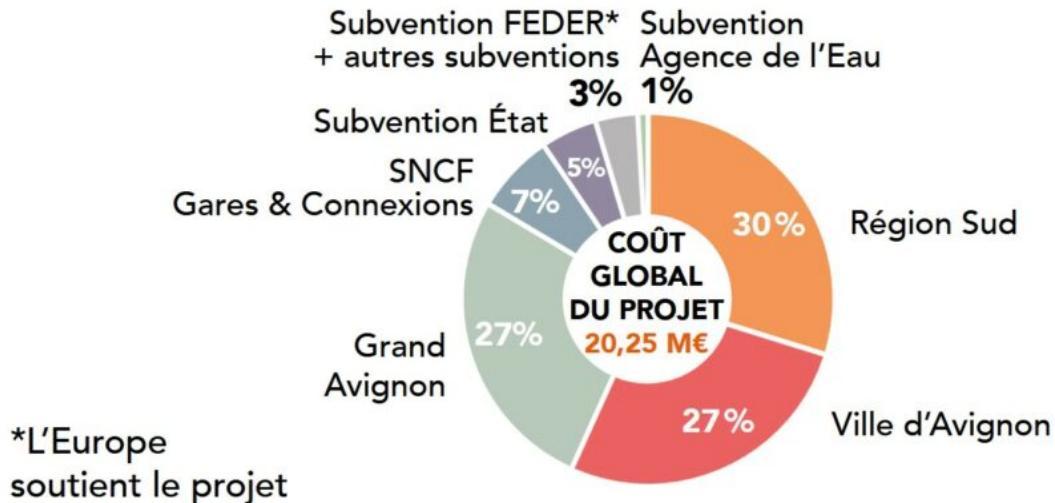
Exit les places de stationnement, les travaux ont permis de porter la surface des espaces verts à 35%, contre 6% auparavant. Le tout en préservant 46 des 52 arbres existants.

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 12 février 2026



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 12 février 2026



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

« Il était important que nous nous mettions tous d'accord sur l'ambition que nous souhaitions 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 vauclusienne [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 12 février 2026

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'élu 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 12 février 2026

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'agglo, 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 12 février 2026



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-Monteux, 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 12 février 2026

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 12 février 2026



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-Esprit.

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 12 février 2026

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 12 février 2026

Services express régionaux métropolitains (SERM)

Projets labellisés (2^e vague)

24 projets
labellisés
en deux vagues



Ecrit par le 12 février 2026

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

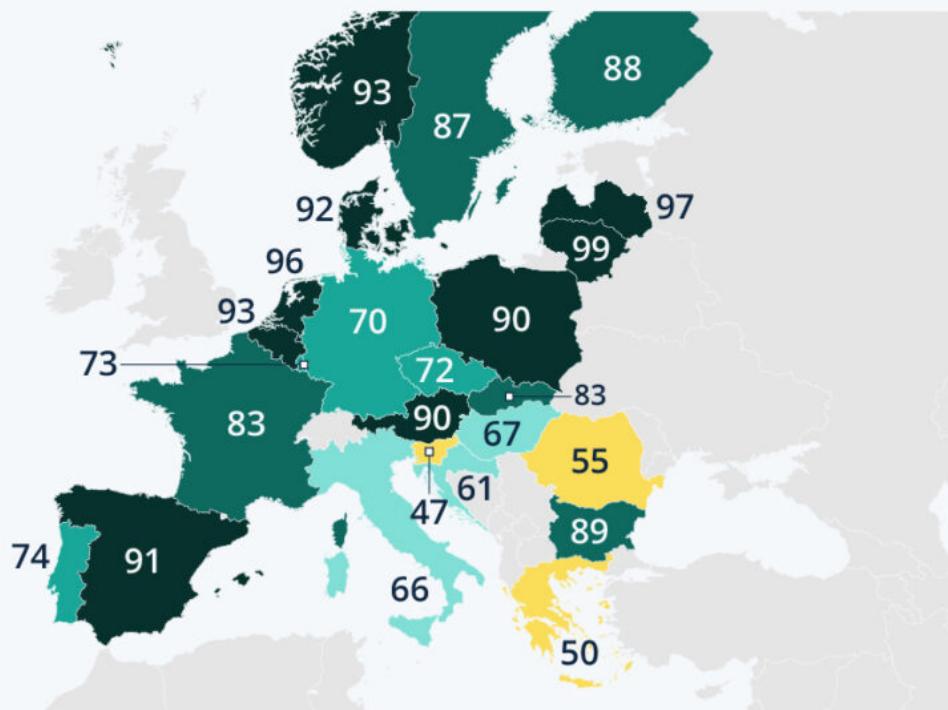
Où les trains sont les plus ponctuels en Europe

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)



Ecrit par le 12 février 2026

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.

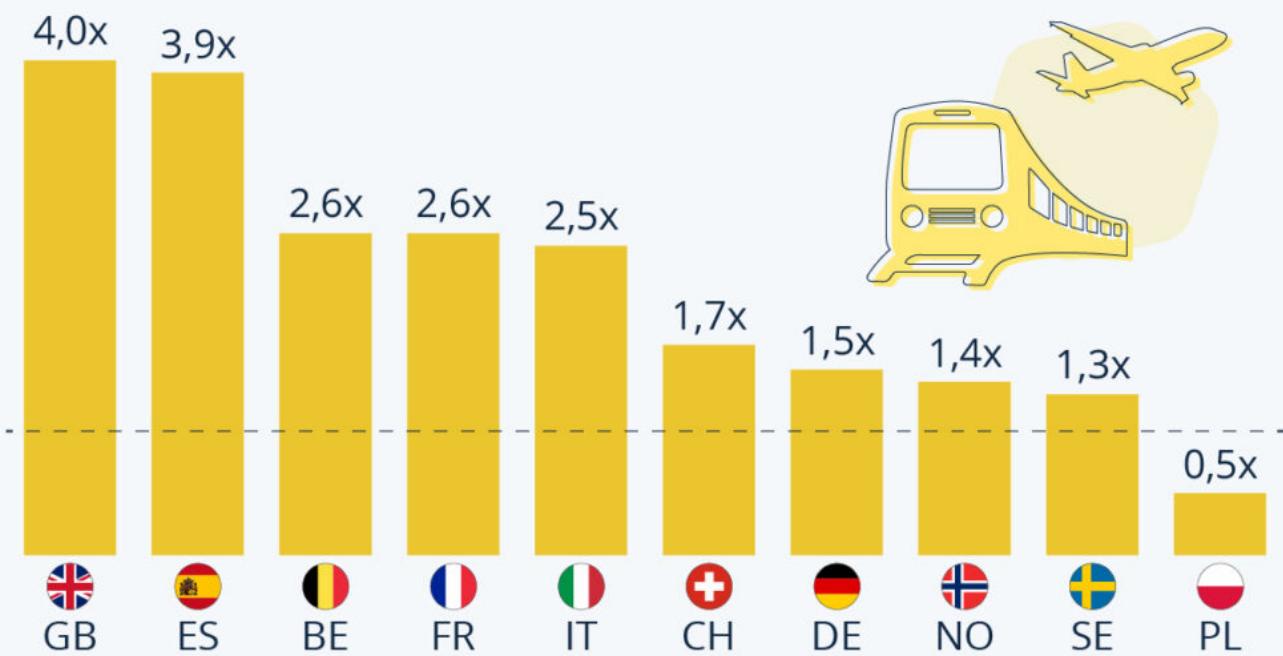
De Tristan Gaudiaut pour Statista

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

Ecrit par le 12 février 2026

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



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,

Ecrit par le 12 février 2026

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.

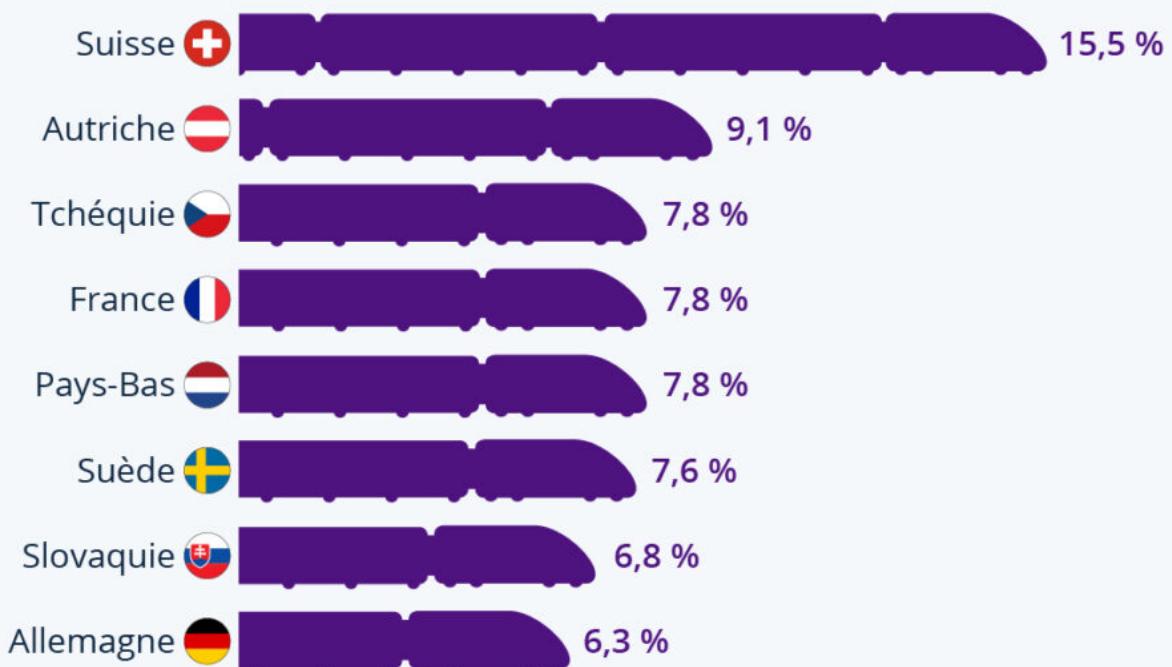
De Tristan Gaudiaut pour [Statista](#)

Les Suisses, champions des voyages en train

Ecrit par le 12 février 2026

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 12 février 2026

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](#)