

# Il n'y a plus d'interrogations sur la Virgule entre les deux gares

**AVIGNON** La gare TGV n'est plus "isolée". Après un lancement chaotique et bien des retards, la liaison ferroviaire a été inaugurée. Elle préfigure le désenclavement d'une grande partie du Vaucluse

**P**ile-poil à l'heure et il n'a fallu que 4 minutes, chrono en main, pour que les élus nationaux, locaux et régionaux se rendent hier matin depuis la gare centrale d'Avignon jusqu'à la gare TGV, via la Virgule. Un drôle de nom pour ce qui ressemble au mieux à un trait d'union ou à une esperluette au vu de sa forme sinieuse. Et pour ce qui a été dans les pires moments, un point d'interrogation puis l'exclamation de colère quand les usagers ont réalisé, en décembre, que ladite Virgule ne fonctionnait pas franchement bien. Tout est rentré dans l'ordre depuis le 6 janvier, à telle enseigne que l'on a procédé "au geste inaugural" de cette liaison de 5 km - dont un km a été complètement créé -, hier matin.

Le ruban a donc été coupé, à grands renforts de jeux de mots sur le sens d'une liaison qui modifie totalement le paysage ferroviaire du Vaucluse: d'ici à la fin de l'année, la ligne Carpentras-Avignon sera ouverte. Puis ce sera Orange. Entre-temps, la gare d'Avignon aura été dotée des structures indispensables au déplacement des personnes à mobilité réduite.

## Des transports très urbains

Lors d'un tel événement, on a deux façons de voir les choses: le train à moitié vide ou à moitié plein. À moitié vide, parce qu'on se demande encore pourquoi, en 2001, lors de l'arrivée du TGV à Courthéon, nul n'a songé à cette liaison avec le centre-ville. À moitié plein parce que, suite à quelques "soucis, à la fois sociaux et techniques", explique Philippe Bru directeur régional de la SNCF, les "clients" puisqu'on les nomme dans ses services, ont dû reprendre la navette routière les trois premières semaines de la mise en service. Marie-José Roig l'a regretté, tout



Aux côtés de Michel Vauzelle, une grande partie des élus vauclusiens ont inauguré une virgule désenclave le département. / PHOTO CYRIL HIÉLY

## CHER CHANTIER, CHÈRES INTERCOMMUNALITÉS, CHERS USAGERS...

Ah oui: 37,7M€ cela fait plutôt cher du kilomètre voire du centimètre puisque cette liaison ne fait "que" 4 km. Ceci explique cela: si l'on a pu utiliser une partie des voies existantes, la liaison a exigé la construction d'un ouvrage très technique sur 1 km de long (juste avant Courthéon), en sous-sol notamment. De là, les passagers se retrouvent ensuite directement sur le quai, pour embarquer vers de nouvelles aventures. Fait plutôt rare: le chantier qui a duré 2,5 ans a été financé majoritairement par la Région (25%), par l'État (25%), le Conseil général (18,75%), mais aussi Réseau ferré de France

(12,50%) et les intercommunalités qui en bénéficient: Grand Avignon, Sorgues du Comtat, Pays du Rhône et Ouvèze, et Ventoux-Comtat Venaisin.

À terme, on attend 2 000 voyageurs par jour (4 500 avec la ligne Avignon-Carpentras), chiffre encore loin d'être atteint aujourd'hui.

35 navettes aller-retour desservent les deux gares, entre 5 h 28 et 23 heures, avec des zones plus creuses et d'autres plus denses en début et fin de journée.

En juin, la mise aux normes des quais sera achevée.

en se joignant aux transports de satisfaction très urbains de Michel Vauzelle, président de Région, du préfet Yannick Blanc, de Claude Haut ou de Jacques Frossart, président de Réseau ferré de France. Le tout va faire du Vaucluse un des départements de déplacement "multimodal", soit diversifié. Et le tout fait peser une drôle de menace sur la gare d'Avignon: d'ici à quelques années, elle risque d'être saturée. Décidément, même les virgules ne mettent pas de point final aux chantiers... *Silvie Aris*