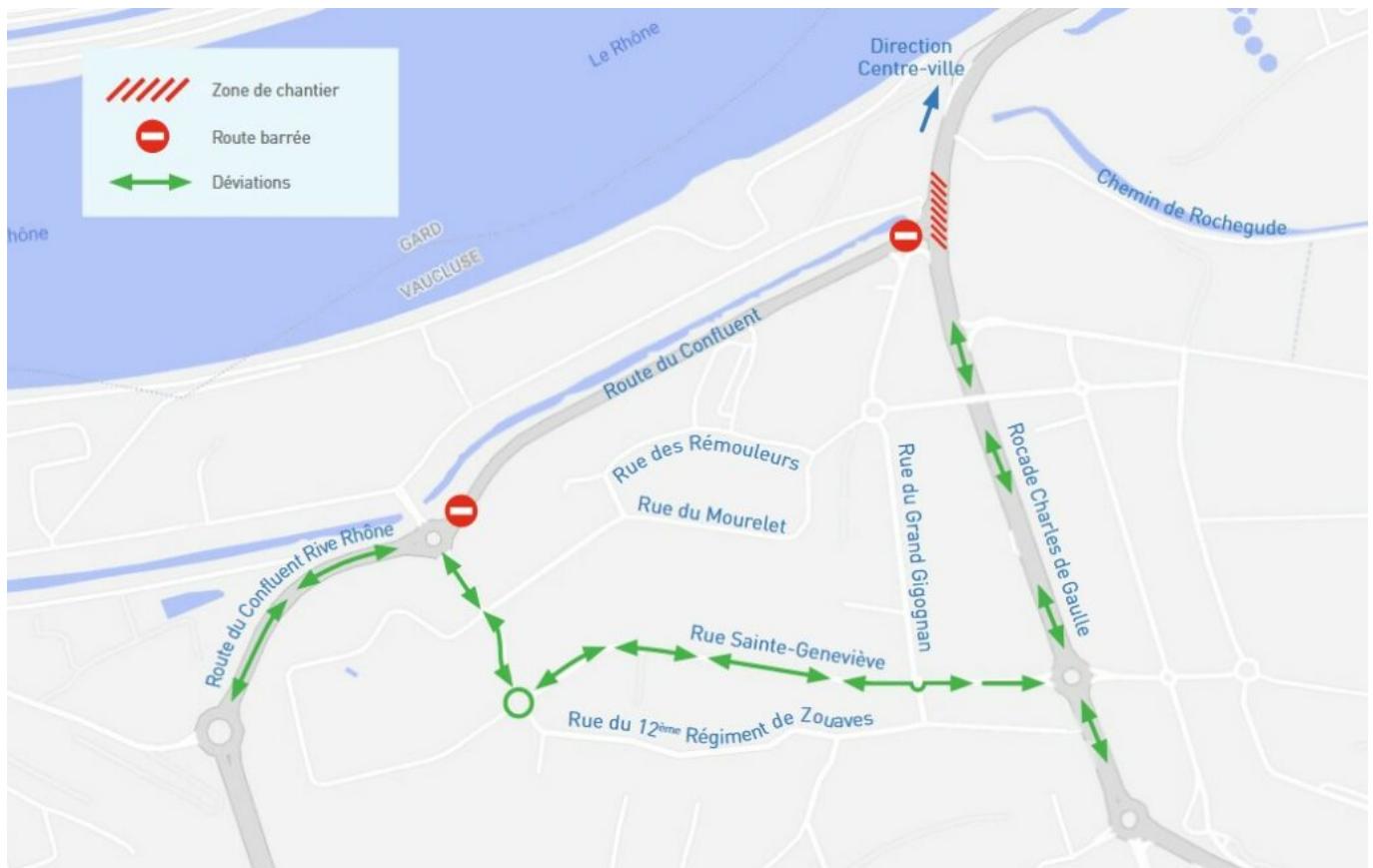


Ecrit par le 31 janvier 2026

# Avignon : travaux sur la rocade Charles de Gaulle jusqu'à fin mai au niveau de Courtine

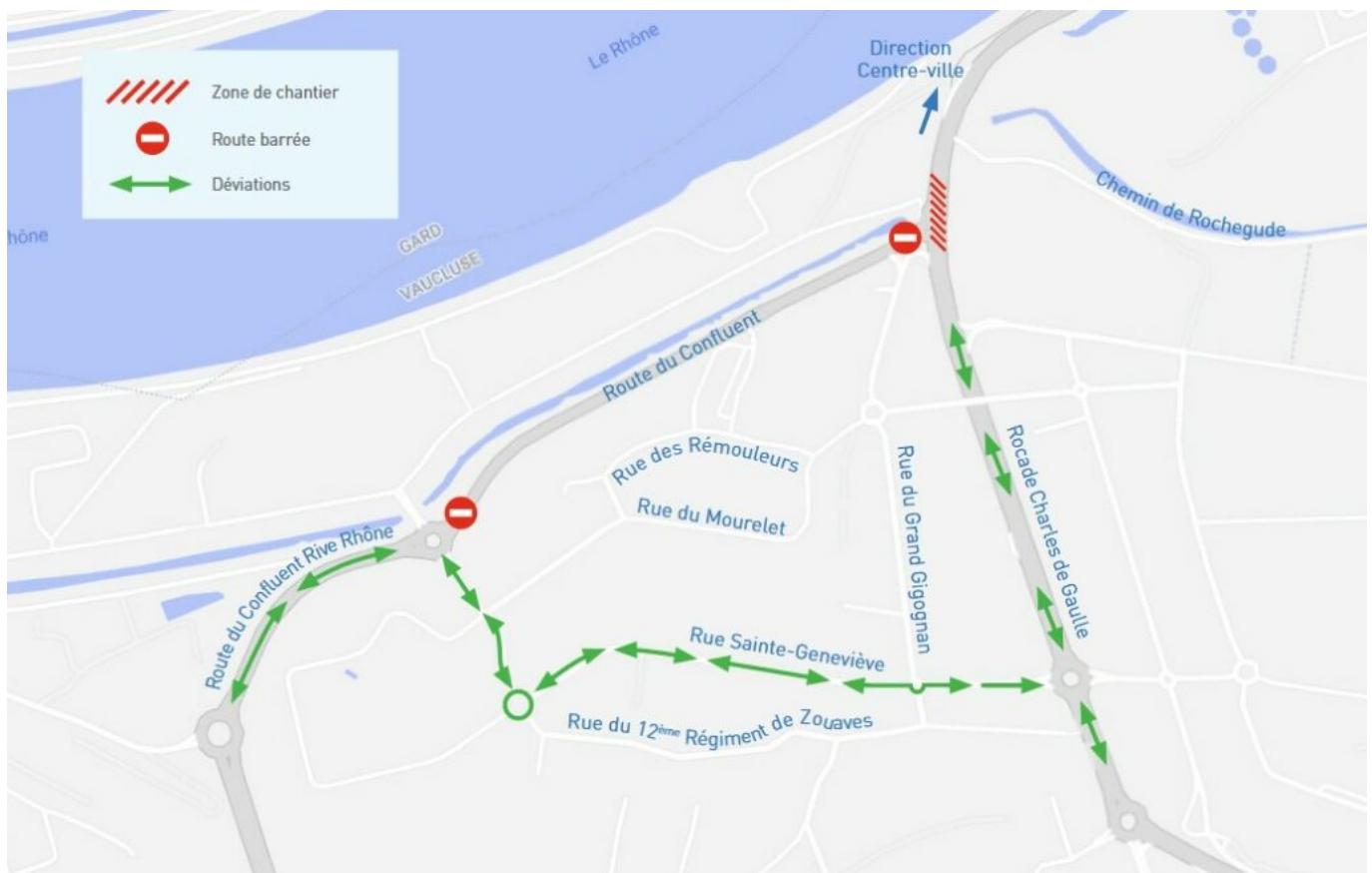


Le Grand Avignon vient de débuter des travaux de voirie qui se dérouleront sur la rocade Charles de Gaulle à Avignon. Ce chantier se situe au niveau du chemin de Rochegude ainsi qu'au carrefour de la route du Confluent. Il se déroulera jusqu'à fin mai 2023.

L'opération, incluant des travaux de nuit, consistera en :

- la réalisation d'une continuité de la piste cyclable reliant le centre-ville d'Avignon à la zone de Courtine, au niveau du chemin Rochegude et de la route du Confluent.
- la création de murets de sécurité pour les piétons et les vélos.
- la requalification de la voirie du carrefour avec la route du Confluent (reprise des enrobés et des îlots).

Ecrit par le 31 janvier 2026



Le chantier a nécessité la fermeture de la route du Confluent dans la zone d'Agroparc.

La route du Confluent sera fermée à la circulation le temps des travaux, des déviations seront mises en place par la zone de Courtine.

Un cheminement pour les piétons sera mis en place tout au long du chantier, de part et d'autre des travaux, pour garantir leur sécurité. Néanmoins, le Grand Avignon recommande de faire attention aux engins en activité aux abords du chantier.

Ces travaux devraient avoir des conséquences sur le trafic routier.

Plus d'infos sur [grandavignon.fr](http://grandavignon.fr)

Ecrit par le 31 janvier 2026

# Grand Avignon : quand la mobilité veut prendre de la hauteur avec le téléphérique urbain



Un téléphérique à Avignon ? L'idée avait déjà été avancée par la maire d'Avignon lors de sa première campagne des municipales de 2014. A l'époque, ce projet avait autant suscité l'étonnement que les railleries. Nos confrères de France bleu Vaucluse en avaient même fait [un '1<sup>er</sup> avril' en 2017](#). Persévérente, Cécile Helle a remis le sujet sur le tapis lors des voeux 2023 aux acteurs économiques locaux. Cette perspective avait alors engendré largement moins de moqueries. Il faut dire que depuis, des projets de téléphériques urbains ont fleuri un peu partout en France, comme à Toulouse où la ville rose a mis en service le plus long transport urbain par câble de l'Hexagone. C'est d'ailleurs à Toulouse que la maire d'Avignon a convié la presse locale afin de découvrir ce mode de transport présentant l'avantage de franchir de grands obstacles à moindre coût tout en limitant l'emprise foncière.

Ecrit par le 31 janvier 2026

Mis en service en mai dernier à Toulouse, avec ses 3 kilomètres [Téléo](#) est aujourd’hui le plus long téléphérique urbain jamais construit en France. Fin 2016, c'est pourtant Brest qui, après quelques déboires a finalement remis au gout du jour le téléphérique dans le paysage des villes françaises. Depuis, les projets se sont multipliés. Certain ont déjà vu le jour comme à Saint-Denis de la Réunion, qui vient tout juste de fêter ses 1 an d’activité ce mercredi 15 mars avec 1,49 million de voyageurs en 12 mois de fonctionnement.

D’autres sont sur les rails, ou plutôt sur les câbles, comme à Ajaccio ou Grenoble où l’on en aux phases de DUP (Déclaration d’utilité publique) pour des mises en exploitation respectivement espérées pour fin 2024 et début 2025.

Pour leur part, Marignane, pour relier l’aéroport de Marseille-Provence à la gare SNCF de Vitrolles, Bordeaux, pour franchir la Garonne, Nice, pour rejoindre Saint-Laurent-du-Var, l’Île-de-France, entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, sont à des degrés différents d’avancement de leurs projets. A l’inverse, il a aussi ceux qui ont fait machine arrière, comme Orléans et Lyon, en raison tout particulièrement de l’opposition des riverains à cette solution de mobilité.

### Le meilleur moyen de franchir les obstacles

Tous ces projets ont en commun la nécessité de devoir franchir des obstacles : fleuve, autoroute, rocade, colline, lycée, quartier d’habitation... Et avec sa rocade, son emprise ferroviaire SNCF, le Rhône, la Durance et même ses remparts, des obstacles Avignon n’en manque pas.

« Comparativement à d’autres modes de transport en commun, un téléphérique urbain est le meilleur moyen de franchissement des obstacles », précise [Denis Baud-Lavigne](#), animateur de l’activité Transport Urbain par Câble en France au sein du groupe [Poma](#), leader mondial dans le domaine à qui l’on doit le nouveau téléphérique de Toulouse.

En effet, grâce à sa grande capacité de franchissement (la portée la plus importante à Toulouse est de l’ordre de 1 000 mètres) et sa faible emprise au sol, le téléphérique apparaît aujourd’hui comme une des solutions les plus économiques et les plus écologiques en matière de déplacement urbain. Peu polluant, peu bruyant, ce mode de transport avait d’ailleurs été plébiscité pour ses qualités vertueuses par le Grenelle de l’Environnement de 2009.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard s'il existe plus de 180 réseaux de téléphériques à travers le monde mais finalement peu encore en France.

Ecrit par le 31 janvier 2026



**Si le téléphérique urbain est un mode de transport en commun relativement nouveau en France, il en existe plus de 180 dans le monde. Principalement en Amérique Latine, où Poma est apparu, dès 2004, comme un pionner des transports urbain par câble mais aussi maintenant en Afrique. (source : stationdeski.net)**

« C'est une solution innovante », explique [Cécile Helle](#), maire d'Avignon, venue spécialement dans la ville rose pour un retour d'expérience grandeur nature. A Toulouse, Tisséo collectivités, le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Toulouse a opté donc pour un téléphérique comprenant 5 pylônes et 3 stations. De quoi permettre d'offrir aux 5 000 voyageurs quotidiens un temps de trajet de 10 minutes là, où il faudrait compter 40 à 50 mn en voitures et sans bouchons entre l'université Paul-Sabatier et le campus de cancérologie Oncopole avec une fréquence de 1 minute 30 en période de pointe et 2 mn 30 le reste du temps.

### Mistral et téléphérique : une cohabitation possible ?

Pour cette visite en compagnie d'un groupe de techniciens de [la Communauté d'agglomération du Grand Avignon](#), qui a la compétence transport pour le territoire intercommunal, et de [Técélys](#), le délégataire des transports du Grand Avignon, Cécile Helle ainsi que [Fabrice Martinez-Tocabens](#), son adjoint délégué aux mobilités, ont pu tester les infrastructures dans des conditions particulièrement venteuse. Ici, pas de Mistral mais du vent d'Autan avec des rafales soufflant à plus de 70 km/h durant le trajet emprunté par la petite délégation avignonnaise.

Au final, malgré des bourrasques régulières le ressenti n'est pas désagréable dans ces cabines de 34 places (un mixte de places assises et debout permettant aussi voyager avec un vélo ou d'accueillir un fauteuil roulant ou une poussette).

Ecrit par le 31 janvier 2026



## **Cécile Helle, maire d'Avignon et [Fabrice Martinez-Tocabens](#), son adjoint délégué aux mobilités, testent le téléphérique de Toulouse sous les bourrasques du vent d'Autant.**

« Notre téléphérique est conçu pour fonctionner jusqu'à 108km/h de vent, assure [Jérôme Brandalac](#), conseiller auprès du directeur général des services chez [Tisséo](#). Nous réduisons la vitesse d'exploitation à partir de 80km/h de vent et nous l'arrêtions à 92km/h pour des raisons de confort. » Depuis sa mise en service en mai dernier, l'infrastructure n'a, à ce jour, connu aucune mise à l'arrêt en raison du vent alors que Tisséo avait tablé sur 3 jours d'immobilisation dans son plan d'exploitation.

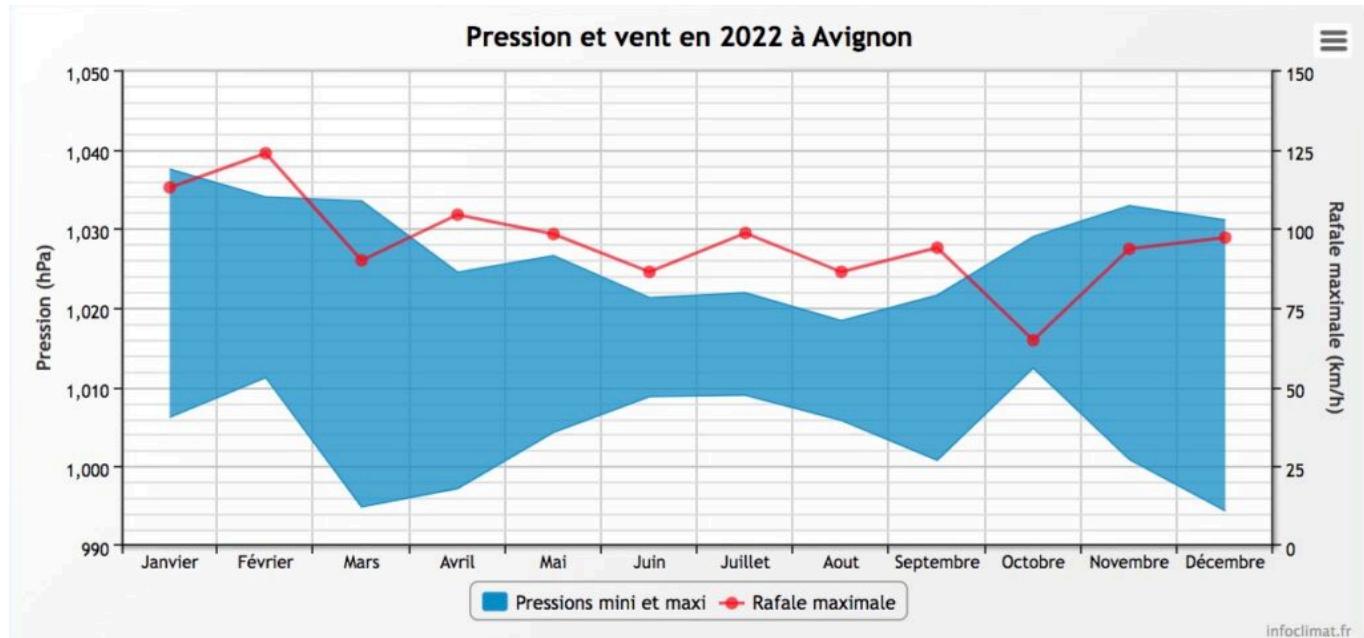
« Le vent n'est pas plus un problème que par rapport aux autres modes de transport », confirme [Patrick Vial](#), chargé de mission systèmes au sein de Tisséo collectivités, puisque le métro, en aérien, et le tramway de Toulouse voient aussi leur vitesse commerciale être impactée par le vent.

### **Comment ça marche ?**

Quand un fabricant travaille sur la possibilité de réaliser un téléphérique urbain, il étudie d'abord les

Ecrit par le 31 janvier 2026

données locales provenant de l'étude et de la cartographie de la rose des vents. Objectif : déterminer la moyenne des pics de vents nécessitant une éventuelle mise à l'arrêt de l'infrastructure et ainsi déterminer un taux de disponibilité acceptable répondant aux besoins du maître d'ouvrage.



« Il existe ensuite des réponses techniques », insiste Denis Baud-Lavigne de Poma. En effet, si la majorité des équipements de transport urbain par câble mis en service à travers le monde n'utilise qu'un câble (plus de 80%), il existe d'autres infrastructures utilisant 3 câbles.

A ce jour, l'isérois Poma maîtrise l'ensemble de ces technologies avec, comme à Toulouse, un téléphérique comprenant 3 câbles (2 câbles porteurs et 1 câble tracteur), où, comme à Saint-Denis de la Réunion, 1 seul câble, à la fois tracteur et porteur, pour ce téléphérique de 2,7km.

Le nombre de câble permet, entre autre, de mieux stabiliser les nacelles.

Ainsi, une infrastructure 'mono câble' est généralement opérationnelle jusqu'à 80km/h de vent. Pour une 'tri-câble', la résistance au vent peut atteindre les 100 voir 110km/h. Un autre critère rentre également en ligne de compte dans la stabilisation de l'ensemble : l'écartement des câbles.

« C'est le cas à New-York où, en raison d'un effet venturi lié à la présence des immeubles de Manhattan, il y a de fortes contraintes de vents qui ont nécessité la mise en place de câbles espacés de 3 mètres contre 1 mètres à Toulouse par exemple », détaille Denis Baud-Lavigne. De quoi permettre au téléphérique de la 'grosse pomme' de continuer de fonctionner jusqu'à des rafales atteignant les 108km/h.

Ecrit par le 31 janvier 2026



**A Toulouse, les cabines comptent 34 places (assises et debout). C'est plutôt vers ce format que la Ville d'Avignon privilégierez. A New-York, cette capacité est portée à 110 places (toujours assises et debout) alors que Poma a déjà réalisé des téléphériques d'une capacité de 200 places où plus petit, comme à Saint-Denis de la Réunion (46 cabines de 10 places assises).**

#### **Des contraintes de confort plus que de sécurité**

Ces limites de vitesses du vent ne concernent cependant pas le niveau d'utilisation maximal des téléphériques urbains en toute sécurité. En effet, ce mode de transport encaisse des vents bien plus fort comme à la Réunion où, [selon nos confrères de Réunion 1](#), l'installation conçue pour faire face aux conditions cycloniques peut résister à des vents de plus de 250 km/h.

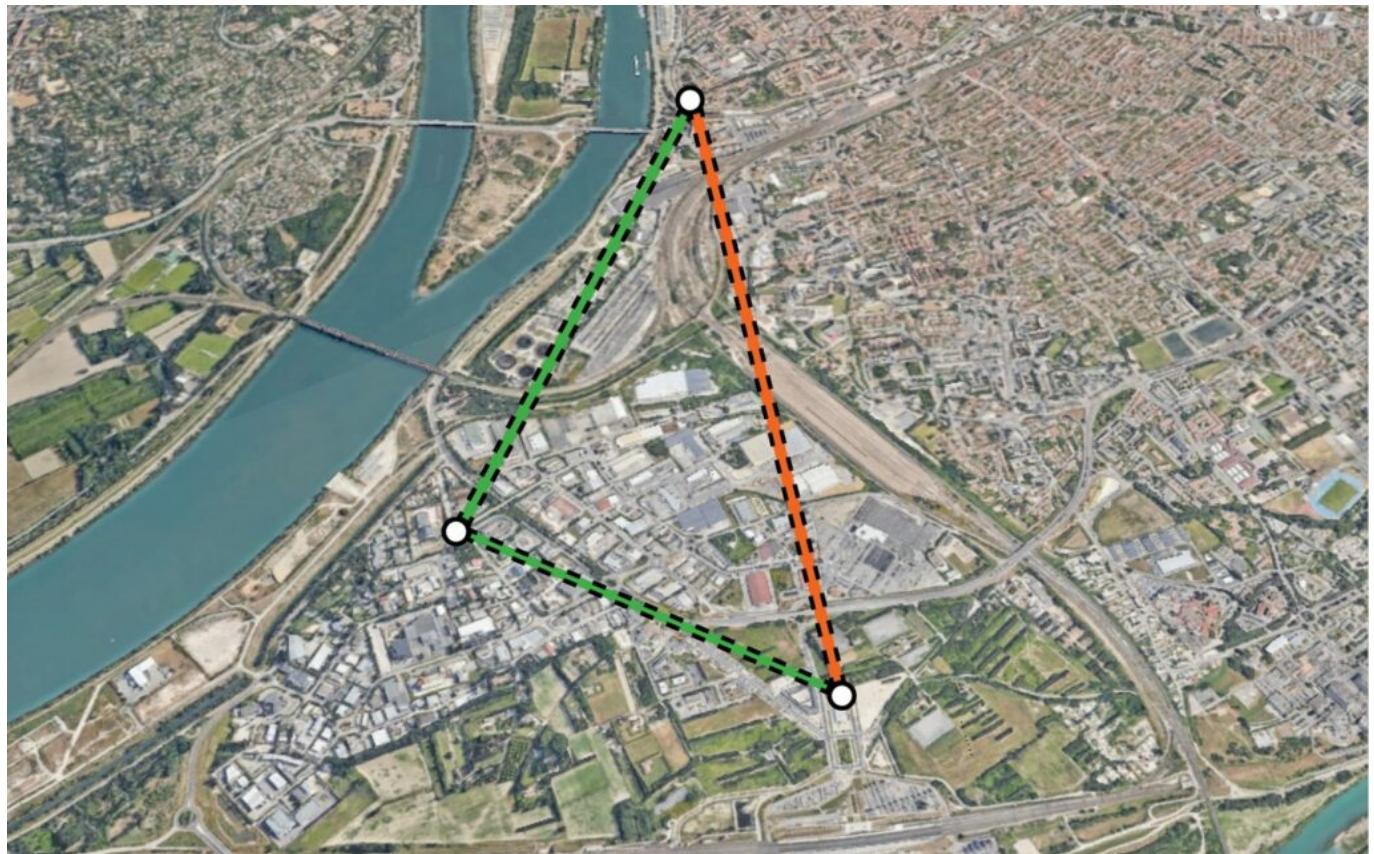
Ainsi, si le seuil de 110km/h est évoqué c'est plutôt pour des raisons de confort d'accueil des passagers. « Ce sont d'abord des contraintes de confort des usagers qui limitent l'utilisation, et cela bien avant les aspects sécuritaires », confirme l'animateur de l'activité Transport Urbain par Câble en France de Poma. A Toulouse, les 15 cabines (+1 de réserve) s'appuie donc sur cette technologie dite '3S' permettant de prendre appui sur 5 pylônes, dont le plus haut culmine à 71 mètres, au lieu d'une vingtaine si la solution du mono câble avait été retenue. Le coût est deux fois plus important mais cela permet de limiter l'emprise au sol.

#### **Imaginer la ville du futur**

Conquise par l'équipement connecté au métro, au tramway et au bus de la capitale de l'Occitanie, Cécile Helle estime « qu'il faut faire, comme à Toulouse, en associant toutes les formes de mobilité dans la

Ecrit par le 31 janvier 2026

réflexion menée sur les déplacements de l'agglomération avignonnaise. Il n'y a pas de solution unique et il nous faudra les combiner pour améliorer l'accessibilité d'Avignon. Car l'enjeu est de renforcer l'attractivité et le développement économique de notre territoire. »



**Si aujourd'hui aucune étude n'est réalisée par le Grand Avignon, Cécile Helle souhaiterait que si un projet de téléphérique urbain devait voir le jour il puisse relier la gare TGV et le nouveau quartier de Confluence aux allées de l'Oulle. Le tracé direct ferait moins de 2 kilomètres. Autre alternative, desservir la zone de Courtine avec un parcours de 2,3km environ.**

L'édile avignonnaise songe ainsi déjà à relier le centre-ville, depuis les allées de l'Oulle jusqu'à la gare TGV de Courtine et son nouveau quartier d'Avignon-Confluence dont le chantier du premier macro-lot devrait enfin bientôt débuter. Pour la maire d'Avignon, cette liaison aérienne serait aussi l'occasion de renforcer l'image de ville du futur qu'elle entend impulser entre son cœur historique et ces quartiers en devenir.

« Nous avons une très forte notoriété patrimoniale. Il faut la compléter par une image nouvelle. Quand on veut attirer des entreprises, de nouveaux acteurs culturels et économiques cela compte », martèle la maire d'Avignon qui souhaiterait que le téléphérique s'appuie sur 'l'axe civique' imaginé par l'urbaniste catalan Joan Busquets à qui le Grand Avignon et la Ville ont confié en 2017 le projet urbain de Confluence

Ecrit par le 31 janvier 2026

(voir image ci-dessous).



**Dans la vision du maire d'Avignon, le téléphérique pourrait aussi s'appuyer sur 'l'axe civique' imaginé par l'urbaniste catalan Joan Busquets a qui le Grand Avignon et la Ville ont confié en 2017 le projet urbain de Confluence.**

Mais pour cela, il faudra d'abord convaincre le Grand Avignon qui devra financer cet équipement qui aura coûté 100M€ pour Toulouse (70M€ pour l'infrastructure, le reste comprenant la maintenance et l'entretien ainsi que des investissements divers). Il faudra également être persuasif avec les ABF (Architectes des bâtiments de France), les gardiens de l'orthodoxie patrimoniale que Toulouse aura cependant réussi à séduire en changeant la forme des pylônes (de rond à carré).

Reste enfin, à séduire surtout la population avec ce projet novateur qui présente cependant l'avantage de nécessiter une faible emprise au sol (compter 25m<sup>2</sup> à 30m<sup>2</sup> pour un pylône '3S') et un coût bien plus avantageux qu'un tramway pour franchir les emprises SNCF, la station d'épuration ou bien encore la rocade. Autre atout du téléphérique, moins d'expropriation, surtout dans cette zone où il y a peu d'habitation et moins de couteuses déviations des réseaux (eaux, électricités, gaz, assainissement...).

**Lire également : "Mobilité : le président du Grand Avignon à la présidence de Técélrys"**

Ecrit par le 31 janvier 2026

## Avignon : vente aux enchères ce samedi 4 février



**L'hôtel des ventes d'Avignon propose une vente de mobilier, tableaux anciens et bijoux ce samedi 4 février à 9h30 et à 14h. 563 lots seront proposés à la vente.**

La vente débutera à 9h30 le matin et il y aura une deuxième vente à 14h. Elles seront précédées par l'exposition le vendredi 3 février de 10h à 12h et de 14h à 18h ainsi que le matin de la vente de 9h à 9h30. En tout 563 lots seront mis à la vente par le commissaire-priseur avignonnais [Patrick Armengau](#)

Ecrit par le 31 janvier 2026

parmi lesquels vous trouverez notamment :

**Une armoire de Sumène en noyer du Bas Languedoc**

Façade richement sculptée de panneaux feuillagés, bustes à corbeilles de fruits symbolisant les quatre saisons. XVIIe. Dimensions : 198x175x75 cm. Lot n°337 estimé entre 2 000 et 2 500€.



**Des plats et assiettes en Moustiers :**

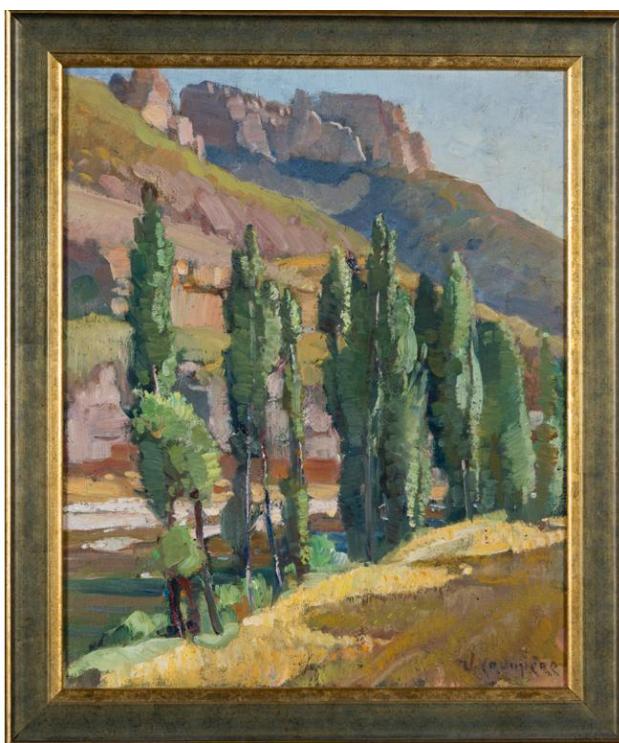
Décor de grotesques en faïence. XVIIIe. Lot n°277 estimé entre 150 à 200€ chacun.

Ecrit par le 31 janvier 2026



**Un tableau de Victor Crumière (1895-1950) :**

Les gorges du Tarn. Huile sur toile, signée en bas à droite. Dimensions : 46x38cm. Lot n°182 estimé entre 300 et 400€.



**Un vase de Chine :**

Vase en porcelaine blanc et bleu de forme hexagonale à décor de deux dragons dans des nuées. Col orné

Ecrit par le 31 janvier 2026

de deux petits chiens de Fô. Début XXe. Signé, bon état. Hauteur : 29,5 cm. Lot n°109 estimé entre 200 et 300€.



#### **Une montre Cartier :**

Montre bracelet 'tank' en or gris, boîtier carré, de chaque côté deux lignées de diamants réf MG33611. Lot n°271 estimé entre 7 000 et 8 000€ (voir photo principale).

*Samedi 4 février. 9h30 et à 14h. Hôtel des ventes d'Avignon. 2, rue mère Teresa. 04 90 86 35 35  
[contact@avignon-enchères.com](mailto:contact@avignon-enchères.com)*

---

## **Avignon : Game Academy dans le top 50 des écoles mondiales**

Ecrit par le 31 janvier 2026



[Game academy](#), l'école avignonnaise de jeux vidéo et du numérique, vient de se classer [en 31<sup>e</sup> position du classement mondial](#) des meilleures écoles d'art des médias créatifs et du divertissement. Pour sa première participation dans ce palmarès réalisé par la plateforme [The Rookies](#), l'établissement basé dans la zone de Courtine obtient 55,53 points. De quoi également figurer en 7e position des meilleures écoles de France dont celle de New3dge basé à Paris qui arrive en 1re position générale. L'école vauclusienne

Ecrit par le 31 janvier 2026

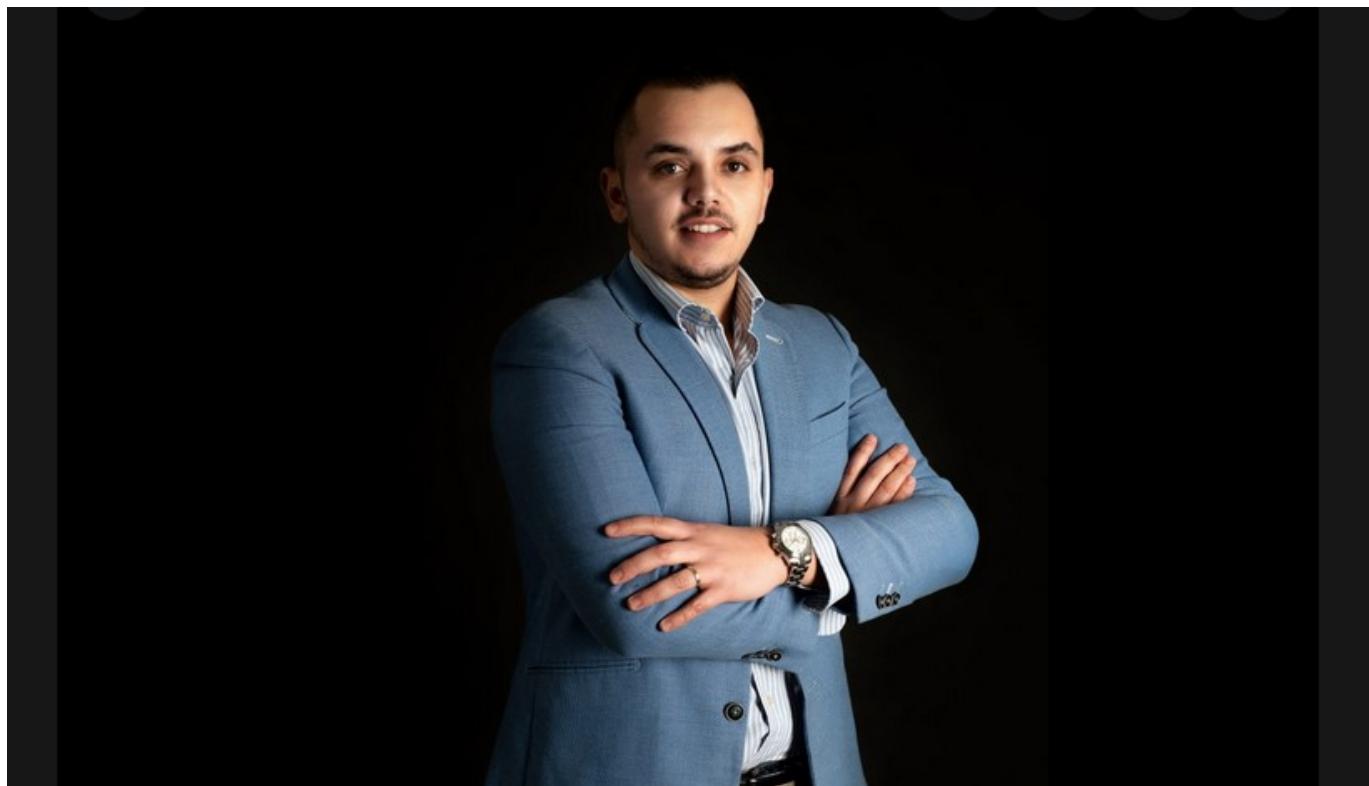
est également classée comme 11e meilleure école de conception et de développement de jeux au monde 2022 avec 57,42 points.

Après [le Rookie award 2022](#) obtenu en juillet dernier par 6 étudiants de Game academy, il s'agit d'une nouvelle reconnaissance pour cet établissement créé en 2017 par [Kevin Vivier](#) qui en assure la direction depuis.

L.G.

---

## Avignon Courtine, Tut-Tut, la plate-forme de livraison collaborative poursuit son envol



**Tut-Tut vient de passer un partenariat avec les Intermarchés du Sud-Est -qui représente 240 points de vente- pour la livraison des 'drive'**

Ecrit par le 31 janvier 2026

**Tut-Tut ? C'est la plate-forme qui propose un service de livraison 'éco-responsable et local' assuré par des particuliers, membre de la communauté des coursiers Tut-Tut. Le principe ? Livrer les courses, un objet ou un encombrant -selon la taille de véhicule- sur son trajet -dans un rayon de 30km- tout en empêchant un 'pourboire' pour service rendu.**

### **Comment ça marche ?**

Les clients effectuent leurs demandes de livraison sur le site d'Intermarché et choisissent leurs créneaux horaires tandis que les particuliers-coursiers, en réalisant les livraisons avec leur propre véhicule, complètent leur salaire en rentabiliser leurs trajets.

### **Du côté de l'enseigne ?**

La livraison devient l'extension naturelle du service de drive, étendant la zone de chalandise, à une nouvelle clientèle qui ne pouvait jusque-là pas se déplacer.

### **Côté particulier**

Côté particuliers, l'inscription se fait sur la plateforme avec le téléchargement de l'appli qui envoie les notifications aux coursiers les plus proches des demandes de courses. Le particulier-coursier répond à la demande et effectue le service gagnant un petit complément de revenu.

### **Côté professionnels**

C'est de là qu'a surgi la surprise ! Alors que l'idée était surtout d'aider les petits commerçants avec, notamment, le casse-tête du [dernier kilomètre](#), les demandes de partenariats ont afflué en nombre des grandes enseignes, parfois pour cause de drive, comme Intermarché, Carrefour et non alimentaire comme Électro Dépôt, Villa Verde, Truffaut, Bricorama, la Foir'fouille, Centrakor, Weldom... de toute la France !

### **L'Enjeu ?**

Que Tut-Tut opère sur tout le territoire national en maillant un réseau de plus en plus important. Et le succès est là, la start-up enregistrant 40% de croissance mensuelle, totalisant pour le moment 30 000 coursiers particuliers -dont 12 000 dans le Sud-est- et plus de 700 partenariats signés avec des dizaines de milliers de courses effectuées.

### **Le succès est au rendez-vous**

[Vincent Chabbert](#), le fondateur de Tut-Tut en avril 2021, natif de Tavel -dans le Gard-, emploie déjà 30 salariés et bientôt 15 nouveaux profils d'ici la rentrée de septembre. L'entreprise se situe en Courtine à Avignon.

### **L'histoire ?**

[Tout a débuté](#) lorsque Vincent Chabbert, directeur d'Hôtels pour [Valmavi France](#) -et précédemment Ibis La Défense, Ibis styles, Courtepaille Valence, et Mercure Cavaillon- regardait les voitures passer devant lui, alors que lui-même naviguait entre les hôtels et restaurants qu'il manageait. L'idée qui a germé ? Comment optimiser l'espace d'une voiture occupée par une seule personne ? Les prémisses de Tut-Tut étaient nées.

Ecrit par le 31 janvier 2026

[www.tut-tut.com](http://www.tut-tut.com)

---

## Aladdin Concept : des abris de piscines 100% provençales !



A l'occasion des 20 ans de l'entreprise avignonnaise [Aladdin Concept](#), spécialisée dans l'abri de piscine, [Thibault Tachon](#), nouveau directeur général depuis plus d'un an, dévoile un nouveau modèle d'abri.

La demande de piscine personnelle a explosé avec le premier confinement en 2020. En 2021, le palier des 3,2 millions a été franchi, selon les chiffres de la [Fédération des professionnels de la piscine et du spa](#)

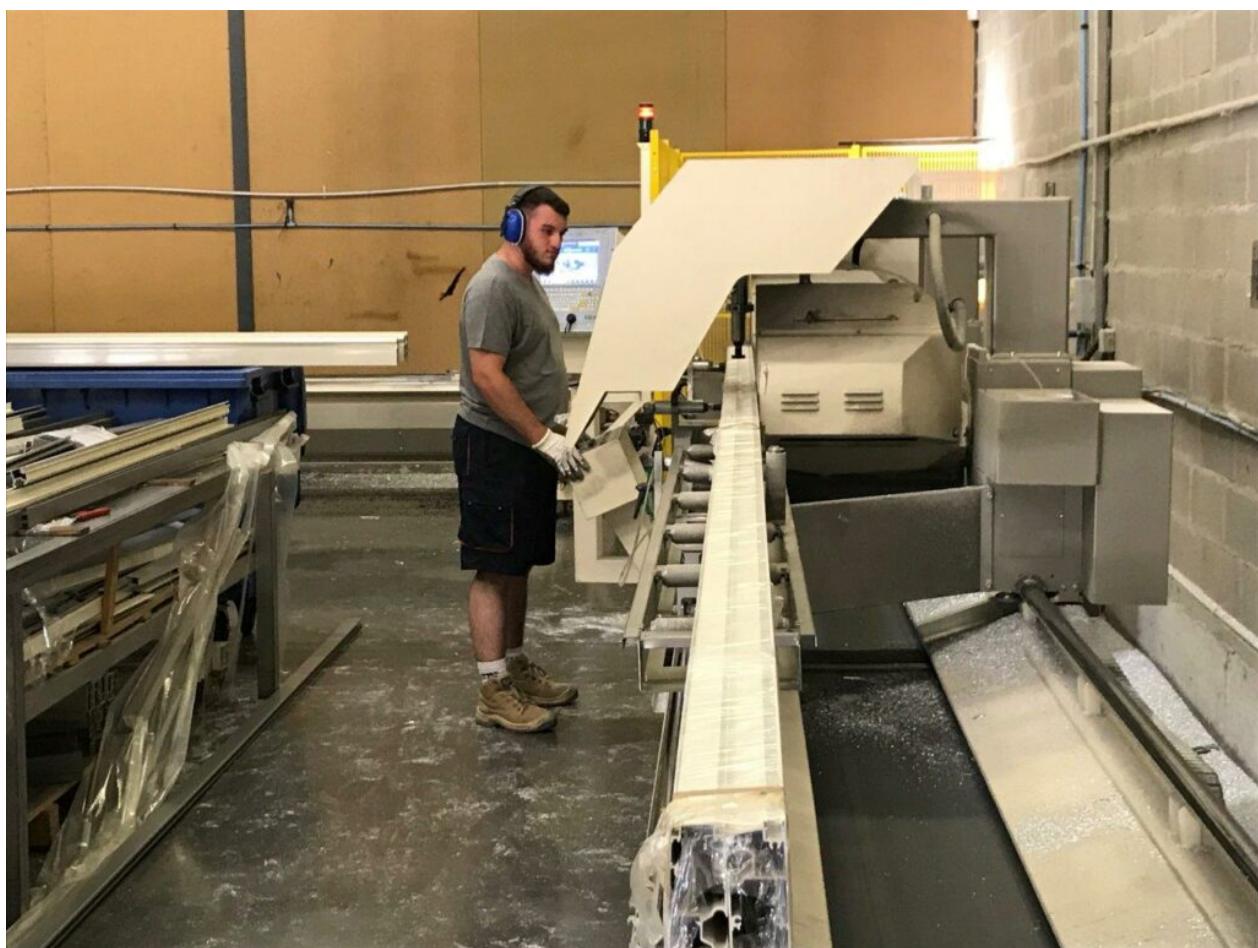
Ecrit par le 31 janvier 2026

(FPP). Parmi ces piscines, on dénombre plus de 1,3 million de piscines enterrées, dont 86 000 construites en 2021. Le Sud-Est de la France étant d'ailleurs l'une des régions avec la plus forte densité de piscine au monde.

Et si le nombre de piscines a augmenté, ce n'est pas le cas de leur taille qui tend à être de plus en plus petite. Côté équipements, les consommateurs en achètent plus, notamment en ce qui concerne les abris.

### Présentation d'un nouveau modèle

A l'occasion des 20 ans de l'entreprise avignonnaise basée en Courtine [Aladdin Concept](#), spécialisée dans l'abri de piscine, [Thibaut Tachon](#), nouveau directeur général depuis plus d'un an, a dévoilé un nouveau modèle d'abri : le modèle 'Aubre'. Un abri télescopique ultra bas au design moderne, équipé de côtés latéraux et d'angles transparents, avec des barres en polycarbonate plus fines que les autres modèles.



L'entreprise avignonnaise réalise en moyenne 300 abris de piscine sur-mesure par an.

Pour rappel, l'entreprise Aladdin, implantée en courtine, est spécialisée dans les abris de piscine télescopiques sans rail au sol. Elle propose des modèles sur mesure à destination des particuliers. Le prix d'un abri unique varie entre 6 000€ et 8 000€ pour les plus petits formats et jusqu'à 50 000€ pour les

Ecrit par le 31 janvier 2026

plus grands. L'entreprise délivre chaque année 300 modèles pour un chiffre d'affaires compris entre 2 et 2,5M€.

### Du 'Made in Provence'

Pour Thibaut Tachon, directeur général d'Aladdin Concept, « le client est la base du travail. Chaque abri est fabriqué intégralement sur mesure dans notre site d'Avignon, à partir de ce que le client veut. Le sur mesure implique un travail à la main indispensable, qui ne peut pas être effectué par un robot, notamment pour la fabrication des façades. Tous nos abris sont entièrement conçus en aluminium, de la structure à la patte de fixation. Cette fabrication garantit aux clients des finitions robustes et durables. Chaque modèle est réparable, sans limite de temps et peu importe la pièce. »

« L'installation d'un abri garantit une sécurité pour les clients en possession d'enfants, pas besoin d'investir dans l'achat d'une alarme ou d'autres dispositifs, complète Frédéric Marmande, directeur général d'Abridéal, leader français du secteur qui a repris Aladdin l'an dernier (voir dernier paragraphe). Concernant l'entretien, l'abri garantit un bassin propre tout au long de l'année et grâce à l'effet de serre provoqué par l'abri, l'eau de la piscine chauffe naturellement ce qui augmente la température de cinq à six degrés supplémentaires. »

Actuellement, L'entreprise développe son marché du renouvellement en proposant notamment l'installation d'un système de motorisation solaire pour les clients souhaitant automatiser l'ouverture de leur abri.

Ecrit par le 31 janvier 2026



Thibaut Tachon est le nouveau directeur général d'Aladdin Concept depuis un peu plus d'un an maintenant.

### Rachetée par le fondateur et leader de l'abri de piscine

Aladdin Concept est rachetée en 2021 par l'entreprise landaise [Abridéal](#), fondatrice de l'abri de piscine en 1979 et leader sur le marché. Ce rachat marque une nouvelle page pour les 20 ans de la marque : nouveau logo, nouvelle charte graphique, nouvelle politique commerciale... et nouvelle direction avec à sa tête Thibault Tachon.

Aladdin Concept vise, à moyen terme, une production de 500 abris par an. Cette production ferait de l'entreprise avignonnaise l'un des cinq plus grands fabricants d'abris de piscines en France.

Ecrit par le 31 janvier 2026

# La Ville d'Avignon et le Grand Avignon main dans la main pour relancer les projets structurants du territoire



Le dernier acte remonte à février 2017, quand Jean-Marc Roubaud, alors président de l'agglomération et Cécile Helle, maire d'Avignon et 1<sup>re</sup> vice-présidente, avaient co-animé un atelier à l'Université Sainte-Marthe. A cette occasion, ils avaient invité l'architecte-urbaniste catalan Joan Busquets pour dessiner le futur quartier à la confluence du Rhône et de la Durance, d'où son nom 'Avignon-Confluences'. Professeur à Harvard, c'est lui qui a, notamment, aménagé Barcelone pour accueillir les Jeux Olympiques de 1992. « Avignon fait rêver » avait alors déclaré le maire de Villeneuve-lès-Avignon, « Il nous faut donc inventer un quartier pas comme les autres » avait enchaîné à l'unisson la maire d'Avignon.

Ecrit par le 31 janvier 2026

## Un jour symbolique pour notre territoire

Ce jeudi matin au siège d'Agroparc, l'actuel président du Grand Avignon, Joël Guin, aussi maire de Vedène, a insisté « Ce jour aura une valeur symbolique dans l'histoire de notre territoire, il marque une étape importante et emblématique dans la réalisation du futur quartier. Loin de s'enliser comme certains ont pu l'écrire, il va connaître une avancée majeure, une opération d'aménagement urbain avec ambition et volontarisme. Elle est le fruit d'un partenariat avec la Ville d'Avignon, d'une coopération pour concilier aménagement urbain et économie durable et responsable, et faire sortir de terre un quartier à vivre, harmonieux, économique et équilibré ».

« Grâce à la SPL (Société publique locale) que nous avons créée en 2021, nous bénéficions d'un nouvel outil, plus performant, plus souple et nous allons travailler en totale collaboration avec le Grand Avignon, ajoute Cécile Helle. Déjà avec l'éco-quartier Joly Jean nous avons cheminé ensemble, les appartements seront livrés dès la rentrée prochaine, la nouvelle école ouvrira en septembre 2023 avec, en plus des 11 classes maternelles et élémentaires, un potager pédagogique, une halle créative et un studio musical. Le tout dans un cadre végétalisé, avec mixité sociale, déplacements doux et label BDM(Bâtiment durable méditerranéen). »



L'éco-quartier de Joly-Jean.

## Livraison de 'Bart' en 2025

Florence Verne-Rey, la nouvelle directrice de la SPL Grand Avignon aménagement, a détaillé les projets, à commencer par le quartier 'Avignon Confluences' autour de la gare TGV et des zones du Gigognan et de Courtine. « En tout 27 hectares de foncier et 16 macro-lots où seront développés sur 160 000m<sup>2</sup> de plancher des projets cohérents et complémentaires. Le siège de la CAF (Caisse d'allocations familiales) accueillera ses 300 salariés dès l'an prochain. Le projet 'Bart' lancé en 2021, sur 5 étages et 6 500m<sup>2</sup> de

Ecrit par le 31 janvier 2026

surface proposera commerces, logements privés et espaces de co-living, services, bar et restaurant sur le toit-terrasse avec vue sur 360° et le Palais des Papes. La livraison est prévue en 2025. Dès la fin de ce mois de juin sera lancé l'appel à projets pour la réalisation d'un méga-lot de 50 000m<sup>2</sup> couverts sur 4 hectares. Il mêlera là aussi développement économique et durable, habitat de qualité, réflexion sur le stationnement et mobilités douces. »



## Près de 100M€ d'investissement

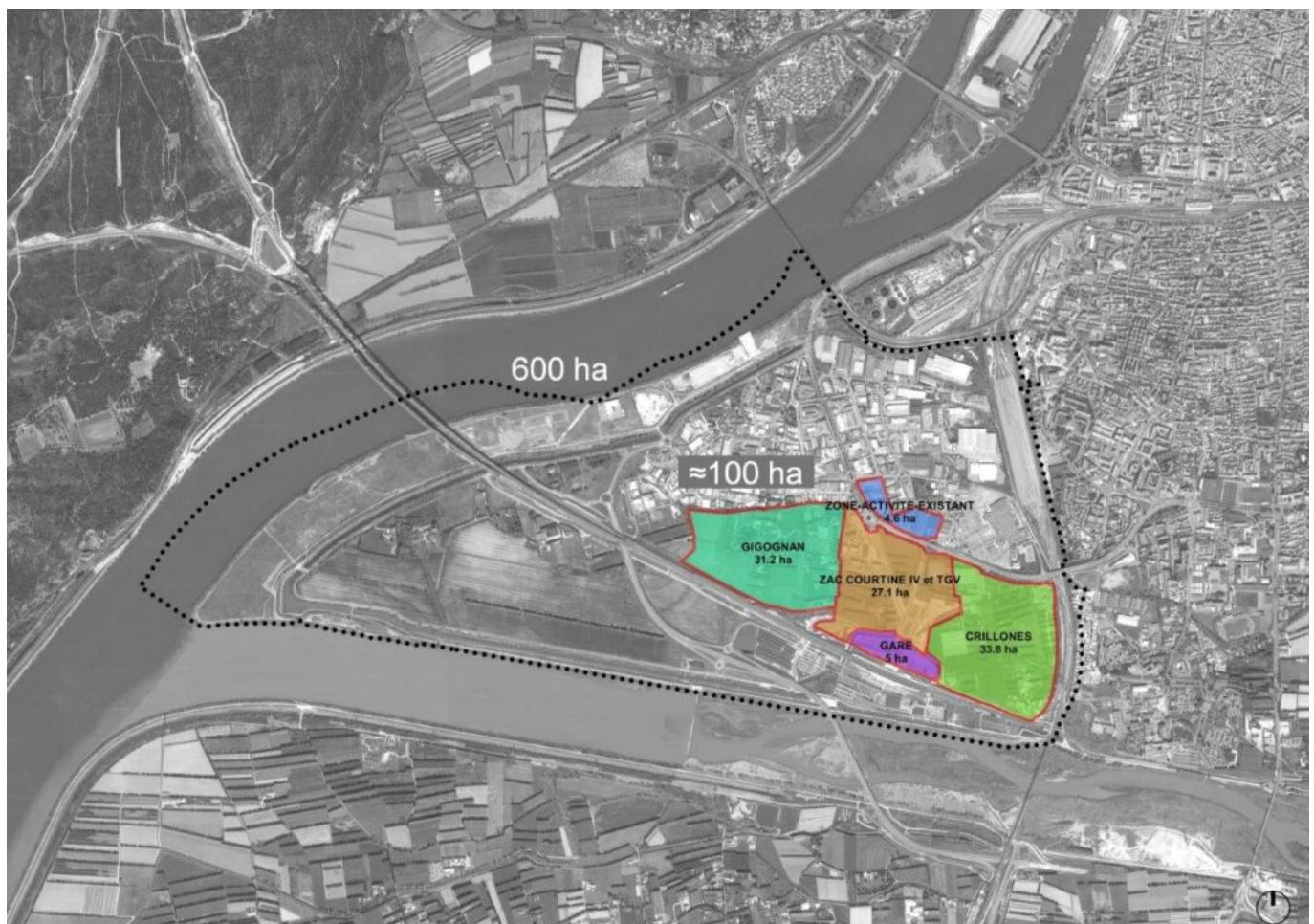
Florence Verne-Rey est aussi revenu sur le projet en cours Joly Jean « Sur 42 hectares entre la ceinture verte d'Avignon au sud, la rocade Charles de Gaulle au nord et le centre commercial Cap-Sud, 100 000m<sup>2</sup> de maisons, appartements, locaux commerciaux sont en cours de construction, avec le fameux Parc de la Murette et ses 15 hectares de verdure, un poumon vert pour cet éco-quartier qui figure la ville de demain ».

Côté finances : le quartier Joly Jean coûtera à terme 40M€ et Avignon-Confluences, 55M€, sans parler de l'acquisition du foncier. Mais le retour sur investissement, d'ici d'une quinzaine d'années se fera grâce au coup d'accélérateur économique généré par ce pôle d'attraction, l'arrivée d'entreprises créatrices d'emplois et de richesses et l'implantation d'activités nouvelles. Certain se sont demandés pourquoi rien

Ecrit par le 31 janvier 2026

de concret ne s'était produit depuis l'arrivée au pouvoir de la nouvelle présidence du Grand Avignon, pourquoi ce n'était plus Citadis, bras armé de la ville d'Avignon et du Conseil Départemental de Vaucluse pendant 60 ans, qui gérait le dossier. « Je regarde devant, pas derrière » a répondu Joël Guin. « C'est un projet lourd, qui a demandé de la réflexion » et il a conclu par un truisme « Il n'est jamais trop tard pour bien faire ».

Cécile Helle, qui apparemment s'entend mieux avec le nouvel exécutif, a rappelé que « depuis 2 ans, la crise sanitaire, le confinement et les échéances électorales ont sans doute ralenti le rythme, mais finalement, on a tenu le timing ».



Jusqu'alors, le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation) de Courtine était l'un des freins majeurs au développement du quartier de Confluences.

### 100 000 habitants en 2050 ?

En 2017, lors de sa venue à Avignon, l'architecte catalan Joan Busquets déclarait à propos de l'aménagement d'Avignon-Confluences : « Nous devons composer avec la nature et l'histoire d'Avignon, tenir compte d'un paysage magnifique avec ses canaux, ses bocages, ses haies et surtout dessiner des chemins, des ponts, des radiales et des quais entre le cœur d'Avignon, les remparts et cette périphérie

Ecrit par le 31 janvier 2026

verte et bleue ». 4,86 M€ d'honoraires ont été versés à son cabinet. La volonté politique est bel et bien là, enfin. Rome ne s'est pas faite en un jour, Agroparc non plus puisque les premières entreprises se sont installées en 1986 et ce n'est pas fini. Reste à savoir ce que décidera le préfet avec le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation). C'est l'une des conditions nécessaires pour qu'avec ce nouveau poumon vert qui doublera sa superficie, Avignon devienne d'ici l'an 2050 une ville de plus de 100 000 habitants où on pourra encore mieux 'Vivre ensemble'.

## Poids lourd : le contournement de la rocade d'Avignon reporté



**Le projet d'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle aux heures de pointe semble reporté à une date non définie...**

Ecrit par le 31 janvier 2026

Afin de réduire le trafic routier sur la rocade Charles-de-Gaulle, la Ville d'Avignon et les services de l'Etat envisageaient un projet d'arrêté visant à interdire la circulation des poids-lourds entre 7h et 9h ainsi qu'entre 16h et 18h tous les jours.

« L'interdiction des poids lourds sur la rocade est une mesure demandée par les acteurs locaux, notamment par la maire d'Avignon depuis plusieurs années, détaillait la [Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) en octobre dernier. Cette restriction vise les poids-lourds de plus de 40 tonnes aux heures de pointe. »

Travaillant sur la faisabilité d'un tel projet (conditions de contrôle, parkings de stockage, balisage des itinéraires, conditions de circulation des poids lourds du MIN de Châteaurenard), la Dreal Paca évoquait alors une entrée en vigueur de la mesure d'interdiction à la fin de l'année 2021.

### Un remède pire que le mal ?

C'était sans compter sur la mobilisation des entreprises de transports locales ainsi que des membres de l'association du parc d'activités Avignon-Courtine. En effet, cette zone d'activités abrite de nombreuses sociétés de transports ainsi qu'une très importante plateforme multimodale (rail-route).

A ce titre, [TLF-Méditerranée](#) (regroupant les représentants régionaux l'union des entreprises de transport et logistique de France) ont fait part de leurs inquiétudes de leurs adhérents effectuant des transports de denrées périssables et des transports combinés rail-route.

S'appuyant sur des études faites par la Dreal et le [Cerema](#), le groupe de travail réunissant les parties prenantes associées à cette réflexion (collectivités, acteurs économiques, transporteurs routiers notamment) ont estimé « qu'une telle interdiction mettrait à mal - voire en péril - le transport combiné rail-route dans le Sud de la France et compromettrait la transition énergétique ainsi que le report modal en général ».

De fait, le projet d'obligation de contournement de la rocade Sud d'Avignon semble donc reporté sine die.

### La LEO fait cruellement défaut

Pour la Ville l'objectif de cet arrêté est de diminuer le trafic poids lourds sur la rocade. Une zone qui enregistre un transit quotidien de l'ordre 30 000 à 40 000 véhicules, dont 11% à 13% de camions. Un flux qui n'est pas sans conséquences sur la santé et la qualité de vie des 25 000 riverains des quartiers Sud de la cité des papes.

« Un périmètre reste à définir dans lequel un recours aux dérogations serait inutile car seul le transit devrait y être interdit, précise [Michel Mattar](#), secrétaire général de TLF Méditerranée Pour les véhicules en transit, ils seraient dans l'obligation d'utiliser les itinéraires de contournement prédéfinis par la ville d'Avignon et la Dreal, mais cela engendrerait des problèmes avec les maires des communes traversées car les routes sont inadaptées et déjà très congestionnées. »

Aujourd'hui, si l'arrêté interdisant la circulation des poids-lourds sur la rocade Charles-de-Gaulle n'est donc pas pris c'est, qu'au bilan, entre les nuisances reportées sur d'autres territoires et les émissions de CO2 multipliées par la sous-utilisation de la plateforme rail-route, l'impact environnemental serait négatif.

Ainsi à l'image de difficultés rencontrées avec [le plan Faubourgs](#), cette volonté municipale de 'faire la chasse' au trafic de transit se retrouve confrontée aux manques de solutions alternatives. Dévier le flux des véhicules : mais pour les faire passer où ?

Cette situation met en lumière l'absence d'infrastructures adaptées à la réalité du bassin de vie et plus

Ecrit par le 31 janvier 2026

particulièrement [le retard pris par la LEO \(Liaison Est-Ouest\)](#) dont seulement une tranche a été réalisée sur les 3 que compte le projet de contournement d'Avignon par le Sud. Selon les projections, la mise en service de ces équipements routiers permettrait de réduire le trafic de plus de -20% sur la rocade et de -40% à -50% sur plusieurs tronçon de route compris entre la cité des papes et Châteaurenard.

## L'avignonnais RES devient Q Energy France



Après avoir été acquis en octobre dernier par le coréen [Hanwha Solutions](#), RES SAS vient de dévoiler sa nouvelle marque. L'entreprise de développement et de construction de projets d'énergies renouvelables basée en Courtine à Avignon devient ainsi [Q Energy France](#).

Si chez RES on est habitué au changement de nom, l'entreprise spécialisée dans le développement et la construction de projets d'énergies renouvelables reste attachée à son ancrage local à Avignon. Née en 1999 de l'association entre Eole Technologie, un bureau d'étude français actif dans le secteur éolien

Ecrit par le 31 janvier 2026

depuis 1995, et le britannique RES Ltd (Renewable energy systems), la société est devenue une filiale de RES Méditerranée en 2009 avant de prendre définitivement le nom de RES en 2015. Un changement de nom qui marque la diversification des activités de ce pionnier de l'éolien en France qui se tourne alors vers le photovoltaïque puis le stockage d'électricité pour devenir un opérateur multi-énergies.

Et si l'entreprise est aujourd'hui le 3<sup>e</sup> développeur sur le marché hexagonal des énergies renouvelables - et 1<sup>er</sup> indépendant devant les 'mastodontes' EDF et Engie - elle est toujours restée fidèle à la cité des papes où l'avait installé son fondateur, [Jean-Marc Armitano](#). Ce dernier ayant ensuite passé le relais fin 2018 à la tête de cette société dont le siège social, modèle d'environnement durable avec ses ombrières photovoltaïques, ses terrasses végétalisées, ses nombreux dispositifs de recyclage et même son potager, est installé dans la zone d'activités de Courtine.

### Nouvelle identité, nouvelles ambitions

Avec l'arrivée du coréen Hanwha Solutions, RES devient donc Q Energy France. Une entreprise de la holding européenne Q Energy Solutions, créée en 2021 par Hanwha Solutions.

« C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous abordons ce nouveau chapitre de l'histoire de notre entreprise avec le soutien de notre nouvel actionnaire, explique [Jean-François Petit](#), directeur général de Q Energy France. Cette évolution nous permet de renforcer notre présence sur le marché français dans tous nos secteurs d'activité et de travailler à notre expansion vers de nouveaux secteurs d'avenir. »

Basée à Berlin, Q Energy Solutions est une société sœur de Q Cells, fabricant de modules photovoltaïques reconnu à travers le monde. Les deux sociétés constituent la division Energie du groupe Hanwha Solutions, basé à Séoul.

« Q Energy France ambitionne d'être une entreprise leader de 'smart energy solutions', poursuit celui qui est en poste depuis 2018 après être entré dans le groupe en 2004. Nous produisons de l'électricité verte à partir de l'énergie générée par le soleil et par le vent, notre objectif est d'offrir la capacité de stocker cette énergie ou de la convertir en hydrogène vert au moyen de solutions durables, intelligentes et abordables pour accélérer la transition énergétique du pays. »

Déjà spécialiste du développement et de la construction de projets éoliens - terrestres et en mer - et photovoltaïques Q Energy entend poursuivre sa croissance en s'ouvrant à de nouveaux domaines tels que le solaire flottant et 'l'agrivoltaïsme'. L'entreprise explore également de nouvelles filières innovantes comme la production d'hydrogène ou les solutions hybrides afin de proposer une offre toujours plus complète et adaptée aux besoins énergétiques nationaux.

Aujourd'hui, l'entreprise compte plus de 200 collaborateurs, essentiellement au sein de son siège avignonnais, ainsi que 6 agences réparties sur l'ensemble du territoire hexagonal.