

Ecrit par le 17 juin 2025

En 2021, la consommation de gaz a diminué de 6% en Paca



En 2021, la consommation de gaz dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est élevée à 38 TWh. Un volume en baisse de 6% par rapport à 2020.

C'est essentiellement en raison de la diminution de la demande régionale en gaz du secteur industriel régional (-13,3%) et des centrales de production d'électricité à partir de gaz (-23%) que ce bilan 2021 est à la baisse. En effet pour les particuliers et les collectivités, avec une température moyenne annuelle en 2021 inférieure de 1,4°C à celle de 2020, année la plus chaude jamais enregistrée en France, l'impact du facteur météorologique a été significatif sur la consommation des distributions publiques, en augmentation de 16,7% en 2021 dans la région (+12% au niveau national). Des chiffres et des volumes qui devraient être bouleversés lors du prochain bilan annuel en raison des conséquences de la guerre en Ukraine.

Transport : fort développement du BioGNV

A l'image des [Autocars Raoux](#) à Caumont-sur-Durance, le parc de véhicules GNV (Gaz naturel véhicule) confirme également son développement dans la région. L'accent est cependant mis sur le déploiement du BioGNV qui progresse fortement en Provence-Alpes-Côte d'Azur : près de 186 camions (+56% en 2021) et 391 bus et cars (+60%) sont en circulation dans la région. Ils se ravitaillent en gaz/biogaz dans 10 stations publiques (7 autres sont en projet).

Ecrit par le 17 juin 2025

A l'échelon national, le BioGNV a renforcé sa place de carburant leader sur le marché des bus neufs, avec près d'un véhicule sur deux en 2021. Plus de 15 000 véhicules lourds fonctionnent au BioGNV en France, soit une multiplication par trois en 5 ans. Avec 252 sites, le réseau de points d'avitaillement publics s'est par ailleurs fortement développé en 2021 (74 mises en service sur l'année).

Hydrogène et gaz de synthèse

Par ailleurs, [GRTgaz](#), 2e transporteur européen de gaz, a lancé en 2020 à Fos-sur-Mer, '[Jupiter 1 000](#)', le premier démonstrateur industriel français produisant de l'hydrogène à partir d'électricité renouvelable, mais aussi du gaz de synthèse en recyclant du CO2. C'est le procédé de méthanation. L'hydrogène et le gaz de synthèse ainsi produit ont vocation à se substituer à l'avenir au gaz naturel et être injecté dans l'ensemble des réseaux de transport et de distribution.

A moyen terme, l'objectif est « la structuration d'un réseau régional au sein des bassins reliant les différents écosystèmes et les stockages éventuels. A plus long terme, la perspective d'un réseau national reliant les bassins, interconnecté à l'échelle européenne et intégrant les stockages semble faire consensus. Dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, au sein du bassin Fos Marseille, GRTgaz a lancé récemment, en partenariat avec les acteurs du territoire, l'étude de faisabilité d'un réseau mutualisé de transport d'hydrogène entre Fos-Sur-Mer et Manosque. »

Dans la région, GRTgaz emploie 118 salariés, et exploite 1460 kilomètres de réseau. En 2021, l'entreprise a investi 18M€ en Provence-Alpes-Côte d'Azur pour assurer la sécurité d'approvisionnement, entretenir et moderniser ses installations et accélérer son soutien à la transition énergétique.

L.G.

Transport : les autocars Raoux misent sur le gaz naturel

Ecrit par le 17 juin 2025



Les autocars Raoux, filiale [du groupe Galéo](#) depuis 2018, viennent d'inaugurer leur nouvelle station de recharge GNV (Gaz naturel véhicule) sur son site de Caumont-sur-Durance. La station dispose de 4 bornes à charge lente et une borne à charge rapide permettant de faire le plein en 25 minutes (contre 5 à 10h en charge lente) d'un véhicule roulant au gaz naturel.

En effet, le GNV est un gaz naturel utilisé comme carburant afin de se substituer au diesel - 1 kilo de gaz permet de parcourir la même distance que 1 litre de gasoil. Tous les véhicules roulant au GNV (ou BioGNV dans sa version renouvelable) bénéficient de la vignette 'Crit'Air 1', un certificat qualité de l'air qui leur permettra de circuler lors des pics de pollution et dans les zones à faible émission (ZFE). Pour cela, ces autocars affichent des taux de pollution relativement bas : -95% de particules fines par rapport à la norme Euro VI, -50% d'émission de NOx et une réduction de moitié des nuisances sonores.

D'une capacité de réapprovisionnement en gaz naturel de 20 bus, ce dispositif, mis en place en partenariat avec [l'ADEME](#) (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur et [GRDF](#) (Gaz Réseau Distribution France) dans le cadre de l'appel à projets '[Mobigaz](#)' lancé en septembre 2020, permet aux autocars Raoux de faire circuler 4 nouveaux bus

Ecrit par le 17 juin 2025

sur le réseau régional Zou ainsi que sur le réseau d'Apt. En tout, Raoux dispose d'une cinquantaine de véhicules sur ses sites de Caumont et Eyragues.

Le GNV à la place du diesel

Pour l'Ademe et GRDF, c'est le 3e projet de stations inauguré dans la région - le premier dans la Vaucluse - puisque deux stations sont déjà ouvertes dans le Var. L'objectif est de s'engager sur la voie d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement en utilisant notamment comme source d'énergie le biométhane, un gaz renouvelable produit localement grâce aux boues d'épuration ou aux déchets verts. En France, le potentiel de production de ce 'gaz vert' est équivalent au volume actuel des exportations provenant de Russie.

« C'est très bien, il faut qu'on remplace le diesel, confirme [Yves Plessis](#), PDG de Galéo. Cette activité énergétique doit même aller sur le Biogaz. C'est la future étape à atteindre, notamment pour être plus indépendant de l'Est. » Pour l'entreprise Raoux, cette nouvelle station est également en accord avec son projet de labellisation RSE (Responsabilité sociétale des entreprises) que la société entend obtenir d'ici février 2023.

Réflexion sur les politiques de transport publique

« Ce passage à des sources d'énergie plus propres, c'est le sens de l'histoire », complète [Jean-Pierre Serrus](#) vice-président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région Sud.

« Prendre la décision de convertir le parc de véhicules demande cependant une réflexion en profondeur des perspectives économiques en matière de politique des transports publiques », prévient toutefois [Jean-Paul Lieutaud](#), président de la FNTV Paca (Fédération nationale des transports de voyageurs).

C'est pourquoi Mobigaz entend notamment soutenir le déploiement de nouvelles stations GNV sur le territoire régional. Le but étant d'en compter une dizaine au total en Paca d'ici la fin de l'année prochaine.

A.D. & L.G.