

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Projet d'usine
d'hydrogène
renouvelable et bas-
carbone, et d'e-méthanol

Dates de la concertation
Du 28 avril au 20 juin 2025

Nathalie Durand et
Jean-François Trassart,
désigné.e.s par la CNDP

Date de remise du rapport, le 20 juin 2025



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation préalable	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable	4
Introduction.....	7
Le projet objet de la concertation	7
La saisine de la CNDP	10
Garantir le droit à l'information et à la participation	10
Le travail préparatoire des garant.e.s	11
Les résultats de l'étude de contexte	12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	14
Avis sur le déroulement de la concertation	18
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	22
Synthèse des arguments exprimés	25
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	25
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant).....	47
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	48
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées	48
Liste des annexes.....	50

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 20 juillet 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet/ pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). [Accueil | H2V THIONVILLE](#).

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet/ plan/ programme publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation préalable

La concertation préalable relative au projet H2V de Thionville porte sur la conception, la construction et l'exploitation d'une unité de production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone, et de e-méthanol. Elle s'est déroulée du 28 avril au 20 juin 2025. H2V Thionville produirait de l'hydrogène par électrolyse de l'eau qui serait ensuite combiné à du CO₂ biogénique pour obtenir du e-méthanol. Cet e-méthanol serait en partie commercialisé pour les distributeurs de carburants maritimes et transformé en e-SAF dans des usines à Dunkerque, Fos-sur-Mer ou Le Havre, pour ensuite être commercialisé auprès des distributeurs de carburants aériens.

Le **dossier de concertation** établi par le porteur de projet, les **explications** qu'il a apportées lors des temps d'échange et sur le site internet en réponse aux questions du public, ont été appréciés. Des réponses plus précises sont attendues si le projet se poursuit.

Si d'un point de vue quantitatif, la participation a été de faible à modérée, sur le plan qualitatif, une large diversité d'arguments a été exprimée par le public (institutionnels, professionnels, acteurs économiques, associatifs, habitant.es). Des participantes et participants ont indiqué aux garant.es un manque de communication sur la tenue des rencontres de la concertation préalable. La participation aux temps d'échanges a été en majorité du fait des institutionnels, professionnels, associations locales et de quelques habitants. Les contributions écrites ont été rédigées par les participantes et participants mais également des élus. Les deux débats mobiles, au centre commercial de Fameck et au marché de Thionville, ont permis d'impliquer un public plus large.

Le projet H2V Thionville a été débattu sur :

- Son apport à la stratégie globale de décarbonation des transports, à travers la production de carburants synthétiques à destination du transport maritime et de l'aviation. Les débouchés commerciaux restent à préciser ;
- Son apport au territoire local pour redonner vie à des friches industrielles. Il a été souligné que ce projet aurait peu de débouchés commerciaux pour le territoire. Le e-méthanol serait transporté par train vers Dunkerque, Le Havre et Fos-sur-Mer pour du carburant bas-carbone pour le secteur maritime ou transformé en e-SAF pour les carburants aériens. ;
- Les retombées économiques locales qui porteraient sur les phases chantier et d'exploitation ;
- L'emploi et la formation. La création de 80 emplois directs a été perçue comme faible pour certains et une opportunité pour d'autres face à des pertes d'emplois annoncées. Il a été souligné l'importance d'une coordination étroite avec les acteurs locaux de l'éducation, de la formation et de l'insertion ;
- L'environnement avec notamment la question de l'eau et des pollutions/nuisances ;
- L'implantation du site sur une plateforme multimodale desservie par la route, le rail et la voie navigable.

Des réserves, voire des inquiétudes, ont été énoncées par rapport au projet sur :

- Les risques industriels, l'usine sera classée SEVESO¹, le seuil haut ou bas sera déterminée par l'étude de danger. Des participants se sont interrogés sur la compatibilité de ce projet avec la présence voisine d'établissements recevant du public (ERP) ;
- Le captage du CO₂ pour la production de l'e-méthanol à partir de l'hydrogène a amené des réserves sur l'approvisionnement en biomasse des méthaniseurs producteurs de CO₂. Les craintes portaient sur des cultures qui seraient plantées uniquement pour obtenir du CO₂ ;
- La saturation du trafic routier, déjà présente sur le territoire, en lien avec les pollutions associées, et la qualité de vie ;
- La cohérence entre les objectifs de décarbonation portés par le projet et les moyens logistiques mobilisés, notamment vis-à-vis du bilan carbone global (des matières premières entrantes aux matières produites et à leur utilisation) ;
- Le coût élevé du méthanol synthétique en raison du prix de l'hydrogène renouvelable, bas-carbone et de la source de carbone (notamment issu de la méthanisation), qui entraîneraient un prix de revient plusieurs fois supérieur aux solutions fossiles ;
- L'usage de potentielles subventions publiques à destination du territoire ;
- Le recrutement, la formation, les conditions de travail, concurrentiels vis-à-vis du Luxembourg ;
- Les risques sanitaires, les risques liés à la sécurité routière et les nuisances olfactives, sonores et visuelles.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Apporter des précisions, sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet se poursuit, plus spécifiquement sur :

- *Une étude sur la compatibilité du projet avec des Établissements Recevant du Public - ERP situés au voisinage du projet ;*
- *Un bilan carbone et une analyse du cycle de vie (ACV) du projet H2V sur l'ensemble de la chaîne de valeur, des matières premières entrantes aux matières produites et à leur utilisation ;*
- *Les mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels ;*
- *L'origine de l'électricité nécessaire ;*
- *Les études d'impacts et de dangers ;*
- *Les impacts environnementaux des phases de chantier et d'exploitation, en particulier ceux qui sont liés au bruit, aux nuisances olfactives, sanitaires et paysagères.*

2. Clarifier les décisions et les investissements par les pouvoirs publics, concernant les infrastructures de mobilité, en particulier le barreau Nord.

3. Clarifier les conditions de faisabilité du transport fluvial, de l'utilisation ou non de pipelines pour la collecte du CO₂ biogénique vers le site d'implantation du projet d'H2V Thionville.

4. Clarifier les éventuels mécanismes d'accompagnement prévus notamment pour les riverains (risques technologiques, sanitaires, nuisances olfactives...).

¹ [Risques technologiques : la directive SEVESO et la loi Risques | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique](#)

5. Clarifier les étapes clés de la faisabilité du projet.

6. Expliciter les éléments techniques de l'usine, notamment l'utilisation ou non de la chaleur fatale.

7. Clarifier la stratégie industrielle globale d'H2V par rapport à ses projets en cours et aux projets concurrents.

8. Clarifier le calendrier :

- De construction afin de bien prendre en compte les obligations de dépollution du site du projet ;
 - Des travaux avec d'autres projets sur le territoire (A31 bis...).
-

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Organiser une réunion publique pour diffuser l'information sur les enseignements que le porteur de projet tire de la concertation préalable et les suites données au projet.

2. Informer la CNDP des modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation.

3. Organiser des réunions/ateliers thématiques sur les sujets pour lesquels des informations sont attendues par le public, en particulier sur :

Le projet :

- Les avancées du projet ;
- Les éléments techniques de l'usine ;
- La stratégie industrielle globale d'H2V par rapport à ses projets en cours et les projets concurrents.

Les enjeux environnementaux et risques industriels :

- Les études d'impact et de dangers ;
- Le bilan carbone du projet et l'analyse du cycle de vie du projet sur l'ensemble de la chaîne de valeur, des matières premières entrantes aux matières produites et à leur utilisation ;
- Les impacts environnementaux des phases de chantier et d'exploitation, en particulier ceux qui sont liés aux nuisances sonores, olfactives, sanitaires et paysagères ;
- Les mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels ;
- L'origine de l'électricité nécessaire.

L'aménagement du territoire :

- Les décisions et les investissements par les pouvoirs publics, concernant les infrastructures de mobilité, en particulier le barreau Nord ;
 - Les conditions de faisabilité du transport fluvial, de l'utilisation ou non de pipelines pour la collecte du CO2 biogénique vers le site du projet d'H2V Thionville.
-

4. Publier les études au fur et à mesure de leur disponibilité.

5. Mettre en place des comités de suivi,

- Un comité de suivi qui accompagnerait le développement du projet et serait ouvert aux parties prenantes de manière large ;
 - Un comité de suivi qui associerait les riverains sur les nuisances, sonores, olfactives et vibratoires.
-

6. Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision, en particulier le public jeunes.

7. Poursuivre l'information et la participation du public :

- Réaliser une vidéo du processus industriel ;
 - Organiser des visites du site d'implantation du projet ;
 - Renforcer la communication sur le dispositif de la concertation continue.
-

8. Etudier l'ensemble des propositions formulées :

- Créer une nouvelle identité de la société H2V Thionville en lien avec la production d'hydrogène renouvelable et bas carbone, et e-méthanol. Des propositions ont été indiquées comme les noms de « newCo » et « M2V » ;
 - Réaliser des photomontages pour apprécier l'incidence paysagère de l'implantation du projet ;
 - Répondre à la saturation du trafic routier avec des solutions modales concrètes : répartition horaire des flux, utilisation du rail et du fluvial, création de dessertes dédiées notamment le barreau nord ;
 - Recourir à des prestataires locaux pour la sous-traitance, la maintenance, l'informatique ou le gardiennage ;
 - Organiser une vaste campagne d'information et d'acculturation aux métiers de l'industrie et de l'hydrogène, pour lever certains a priori ;
 - Réaliser des études d'impact intégrées, incluant les effets cumulés avec d'autres projets.
 - Réduire ou faire évoluer le projet :
 - o Diviser par quatre la capacité de production du projet H2V Thionville ;
 - o Créer une mini-unité de production d'hydrogène par électrolyse associée à une station-service clé-en-main, financée à 100 % par les collectivités ;
 - o Revenir au projet initial, centré uniquement sur la production d'hydrogène, avec une modularité des installations ;
 - o Réorienter la production dans le temps ;
 - o Développer des usages alternatifs pour les besoins locaux : mobilité lourde (camions...), stockage d'énergie ;
 - o Ouvrir le capital d'H2V à des collectivités locales, des citoyens et des acteurs économiques.
 - S'appuyer sur des retours d'expériences et effectuer des comparaisons avec d'autres projets similaires et avec des installations existantes, afin d'évaluer la faisabilité et la pertinence du projet d'H2V.
 - Mettre en place des « contrats d'effacement² » pour les périodes de tension sur le réseau électrique.
-

² [Effacement de l'électricité : définition et applications](#)

Introduction

Le projet objet de la concertation

H2V Thionville est un projet de conception, de construction et d'exploitation d'une unité de production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone, et de e-méthanol, porté par la société H2V.

Ce projet se construirait sur une ancienne friche industrielle sur les villes d'Uckange et de Florange, en Moselle.

- **Responsable du projet :**

La société H2V Thionville est en co-saisine avec RTE, le gestionnaire du réseau de transport d'électricité français. La société H2V est détenue par SAMFI Invest, sa forme juridique est une SAS. Son expertise porte sur le développement de projets de production d'hydrogène et ses dérivés, l'ingénierie et les études techniques. Pour chacun de ses projets, H2V crée une société filiale ; tel est le cas pour le projet H2V de Thionville.

- **Carte du projet ou plan de situation :**

Le projet H2V Thionville s'implanterait dans une friche industrielle, au sein de la ZAC E-LOG'IN 4, sur la partie nord du « site Parc à Fonte », sur les communes de Florange et d'Uckange (57).

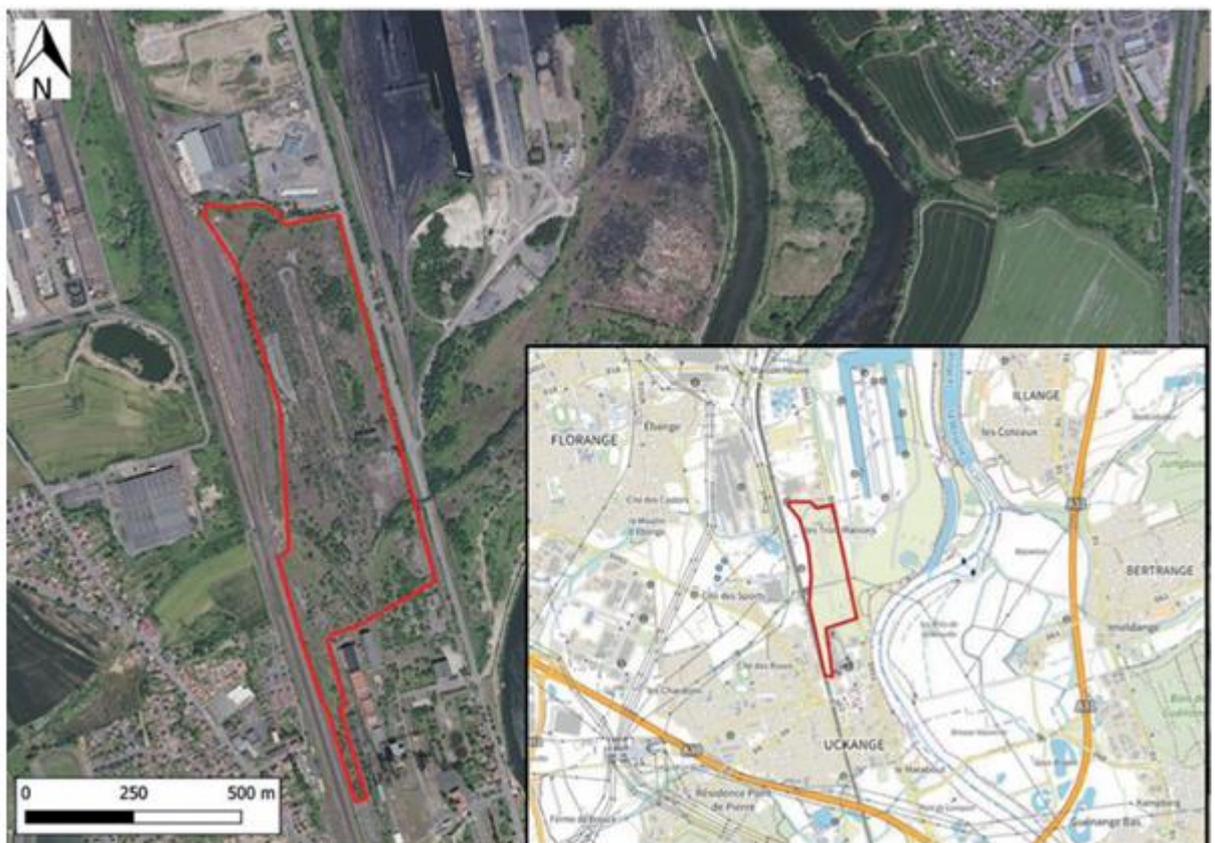


Photo extrait du dossier de la concertation³

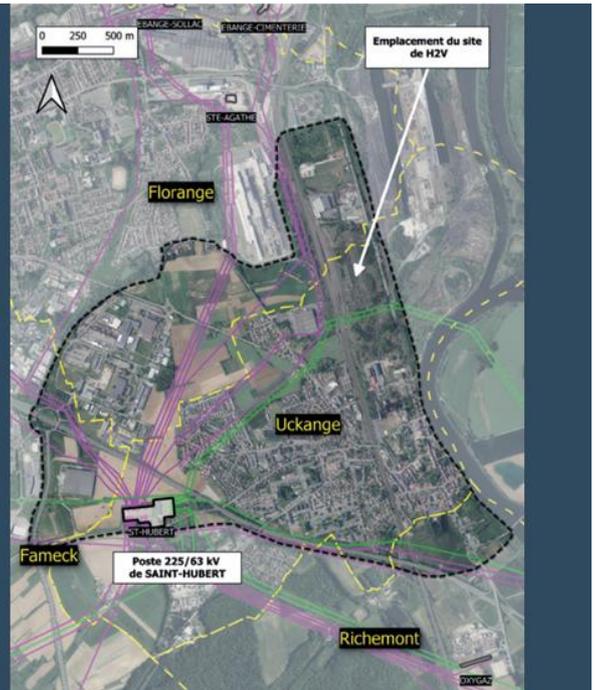
³ ff1e75_6c7508aba1fe45eebd1bddd9be148df9.pdf

Le raccordement électrique

Le raccordement électrique de l'usine H2V Thionville repose sur la création d'un poste électrique propre à H2V, situé sur le site, et son raccordement au réseau public de transport d'électricité (RPT), qui sera assuré par le gestionnaire du réseau RTE.

Étant donnée la puissance requise par le projet, le raccordement sera effectué en 225 000 volts via une liaison souterraine jusqu'au poste électrique de Saint-Hubert, à Uckange, situé à environ 2 km du site H2V.

Emplacement du poste RTE de Saint-Hubert et liaisons électriques existantes (en pointillé, aire d'étude du raccordement validée par le préfet de Moselle le 17 janvier 2025).



Idem photo extrait du dossier de concertation

• Objectifs du projet selon le porteur de projet

H2V Thionville produirait de l'hydrogène par électrolyse de l'eau qui serait ensuite combiné à du CO₂ biogénique pour obtenir du e-méthanol. Cet e-méthanol serait en partie commercialisé pour les distributeurs de carburants maritime et transformé en e-SAF dans des usines à Dunkerque et Fos-sur-Mer ou Le Havre, pour ensuite être commercialisé auprès des distributeurs de carburants aériens.

Avec ces 30 000 tonnes/an d'hydrogène décarboné obtenu par électrolyse de l'eau et utilisées pour la fabrication de 150 000 tonnes de e-méthanol grâce à l'incorporation de CO₂ biogénique issu des industries locales et des méthaniseurs, les objectifs de ce projet seraient de :

- **Accompagner la décarbonation des transports maritime et aérien**, en fournissant des carburants de synthèse renouvelable et bas-carbone, avec du e-méthanol pour le transport maritime et du e-SAF en remplacement d'une partie du kérosène fossile utilisé dans l'aviation.
- **Contribuer à la structuration de la filière hydrogène**, en soutenant le développement de l'hydrogène vert en France et en Europe, en cohérence avec les stratégies énergétiques nationales et européennes.
- **Participer à la revitalisation économique du Nord-Mosellan**, en générant 80 emplois directs, 60 emplois indirects et en créant des synergies industrielles locales, notamment grâce à la valorisation du CO₂ biogénique, renforçant ainsi l'attractivité du territoire.

• Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

Le site du projet s'étend sur près de **31 hectares au sein de la ZAC** (Zone d'aménagement concerté) située sur les **villes de Florange et Uckange**, sur une ancienne friche industrielle. Il occupe une partie de la friche industrielle du "Parc à fonte" qui accueillait autrefois une installation sidérurgique d'Arcelor-Mittal.

La mise en service de l'usine est envisagée pour 2030.

- **Coût**

Le montant total de l'investissement est estimé par la société H2V Thionville à 800 millions d'euros.

- **Contexte du projet**

Le site d'implantation du projet est caractérisé par la multimodalité. Il est desservi par la route, le rail et le fluvial. Il abrite plusieurs sociétés de logistique et de transport. Le territoire est caractérisé en rive gauche par une conurbation à vocation industrielle et en rive droite par un territoire rural avec le chef-lieu d'arrondissement (Thionville) plutôt tourné vers les activités tertiaires mais on y trouve également des implantations industrielles, la plus importante étant la centrale nucléaire de Cattenom.

Le projet H2V Thionville s'inscrit dans un territoire marqué par un siècle et demi d'histoire de la sidérurgie. La Région Grand Est a identifié l'hydrogène comme un levier clé pour accélérer la transition énergétique et réduire les émissions de carbone. Dans cette dynamique, elle a lancé en 2020 une Stratégie Hydrogène 2020-2030. À l'échelle du Nord Mosellan, les collectivités locales et les industriels se mobilisent pour concilier développement économique et décarbonation. Plus largement, le territoire est engagé dans plusieurs initiatives majeures : participation au programme national Territoires d'Industrie, soutien à des projets via l'Appel à Manifestation d'Intérêt Rebond Industriel et création de la zone industrielle bas-carbone (ZIBaC) Fensch Impact⁴, impliquant H2V. Enfin, la Communauté d'Agglomération Portes de France-Thionville, à travers son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)⁵ adopté en 2024, fait du développement de la filière hydrogène une priorité.

Le projet H2V Thionville se positionne comme un acteur structurant de la filière hydrogène en Moselle, avec une portée nationale et européenne. Sa production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone contribuerait directement à la synthèse de e-méthanol, renforçant le développement des carburants de synthèse et la décarbonation des transports dans les secteurs maritime et aérien.

- **Calendrier du projet**



⁴ [ZIBAC Fensch Impact - Lancement de la Zone Industrielle Bas Carbone - VALO'](#)

⁵ [Plan Climat Air Énergie et Territoire \(PCAET\)](#)

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le projet H2V Thionville se situe au stade de la genèse du projet. La concertation préalable a permis notamment de débattre de l'opportunité du projet au regard de ses débouchés commerciaux pour des carburants de synthèse bas-carbone maritime et aérien mais aussi de l'opportunité du projet pour le territoire.

- **Alternatives au projet :**

Le porteur de projet a proposé l'option zéro, si le projet ne se faisait pas puis a proposé plusieurs alternatives / variantes.

- Les autres sites envisagés ;
- Les technologies alternatives au projet ;
- Les alternatives à la production de e-carburant ;
- La seule production d'hydrogène vert ;
- La production de e-SAF sur le site de Thionville.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 6 mars 2024, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121.8 et a désigné le 6 mars 2024, Messieurs. Bernard CHRISTEN et Jean-François TRASSART⁶, garants de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement et présente de très forts enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques.

Madame Nathalie DURAND⁷ a été désignée lors de la séance plénière du 6 novembre 2024 en remplacement de Monsieur Bernard CHRISTEN et en complément de Monsieur Jean-François TRASSART.

La CNDP a en outre demandé que la concertation préalable pour le projet H2V Thionville permette, dans la mesure du possible, d'aborder les sujets environnementaux, préciser la nature des besoins en eau, les enjeux des besoins en électricité, les objectifs du projet, « à quels besoins le projet répond-il ? »

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe 4 de ce bilan.

⁶ Annexe 2 désignation des garants, Monsieur Bernard CHRISTEN et Monsieur Jean-François TRASSART

⁷ Annexe 3 désignation de la garante Madame Nathalie DURAND

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Pour la concertation préalable relative au projet H2V Thionville, les garant.e.s avaient pour mission (cf. Annexe 4) d'être particulièrement attentif.ve.s à ce que les débats portent bien sur **l'opportunité** du projet notamment les besoins auxquels ce projet répond, ses **alternatives** et **caractéristiques**, et ses **impacts environnementaux, socio-économiques et d'aménagement du territoire**. Un effort particulier devait être engagé pour **mobiliser les publics les plus éloignés des sphères de prise de décisions**, et potentiellement concernés.

Le projet H2V Thionville prévoit la production de 30 000 tonnes/an d'hydrogène renouvelable et bas-carbone par électrolyse de l'eau, utilisées pour la fabrication de 150 000 tonnes/an d'e-méthanol grâce à l'incorporation de CO₂ biogénique issu des industries locales⁸ et des méthaniseurs.

La mise en service est prévue en 2030.

L'investissement est estimé à 800 millions d'euros.

La concertation du projet H2V Thionville s'est déroulée du 28 avril 2025 au 20 juin 2025.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Afin de formuler leurs recommandations pour le dispositif de concertation, les garant.es ont mené une veille presse, effectué une recherche documentaire via internet, lu l'historique des concertations CNDP sur l'hydrogène, sollicité entre décembre et mars 2025 des entretiens avec un échantillon d'interlocuteur.trice.s représentatif.ve.s des enjeux du territoire, liés au projet mis à la concertation préalable. Les sollicitations et les rendez-vous ont été organisés en présentiel ou en visioconférence et sont recensés dans le tableau qui figure en annexe 6.

Une visite sur place à l'attention des garant.e.s a été organisée par le porteur de projet le 14 janvier 2025, en sa présence, celle du président de E-Login'4 et de l'assistant du maître d'ouvrage (porteur de projet). Les garant.e.s ont pu se rendre compte de l'étendue de la friche industrielle, de situer l'embranchement ferré et de prendre connaissance de l'environnement du site.

⁸ Chaudières biomasse

Afin d'accompagner au mieux le porteur de projet, des réunions régulières ont été organisées avec l'équipe projet, qui se sont accélérées au cours du dernier mois, pour la rédaction du dossier du maître d'ouvrage, l'élaboration du dispositif de concertation et du plan de communication.

Afin de bien comprendre les enjeux territoriaux, les garant.e.s se sont rendus une dizaine de fois sur le terrain.

Les résultats de l'étude de contexte

Un territoire marqué par un passé industriel et plus particulièrement par la sidérurgie. La désindustrialisation commencée dans les années 80 a progressivement segmenté la population avec une population en situation de précarité et une population bien nantie. Cette segmentation de la population s'est traduite par des sensibilités politiques différentes "Divers gauche", "Divers droite" et le « Rassemblement National ». Malgré ces différences, la coopération intercommunale et les intérêts du territoire dépassent les intérêts partisans. C'est la même logique qui préside au rapprochement entre la communauté d'agglomération de Val de Fensch, le président est membre du Parti socialiste, et celle, limitrophe, de Portes de France-Thionville. Le président de cette dernière est le maire de Thionville, membre du parti Horizons, tout comme la députée de la circonscription. Les deux communautés d'agglomération fusionneront le 01/01/2026.

Certains élus redoutaient qu'une certaine politisation de ce sujet industriel intervienne sur les aspects les plus sensibles touchant notamment au cadre de vie et à l'environnement, comme cela a pu être le cas pendant la concertation préalable sur l'A31. Certains l'ont trouvée constructive, d'autres l'ont contestée en raison du coût du projet pour éviter des expropriations. L'enquête publique d'une entreprise sur le territoire du projet a également marqué les populations. Des acteurs du territoire ont ressenti une désinformation sur le projet. C'est pourquoi les interlocuteurs rencontrés attendaient la plus grande transparence de la part du porteur de projet H2V sur le processus industriel.

Le tourisme industriel est apparu comme un enjeu fort. En matière de patrimoine, une volonté de préservation et de valorisation par le tourisme industriel anime les responsables publics. Le haut-fourneau U4 d'Uckange a été classé monument historique et souhaite se développer avec un spectacle, son et lumière.

Les garant.e.s ont analysé le contexte géographique, politique, social et économique du projet dans le but d'identifier les thématiques et controverses susceptibles d'être débattues pendant la concertation, ainsi que les pistes pour optimiser son organisation (sujets à débattre, périmètre de la concertation, public à mobiliser, etc.).

Ceci a conduit à pré-identifier les thématiques suivantes pour la concertation à mettre en place

Le projet s'inscrit dans le contexte foisonnant et mouvant des projets liés à l'hydrogène.

- H2V avait annoncé en 2021, un projet d'usine de production d'hydrogène vert sur le site de l'ancienne aciérie de Gandrange. Ce projet a été abandonné.
- H2V s'était également lancé en 2022 dans l'élaboration d'un projet similaire à Saint-Avold, en partenariat avec GazelEnergie, mais s'en est finalement retiré.

Le projet H2V de Thionville est donc le troisième de cette société en Moselle. Ce projet a d'ailleurs fait l'objet d'une évolution majeure quelques mois après la première co-saisine de la CNDP :

- Projet initial : production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone par électrolyse de l'eau (400 MW correspondant à 56 000 tonnes d'hydrogène) ;
- Projet modifié : production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone par électrolyse de l'eau, réduit de moitié (200 MW à horizon 2030, soit une production annuelle de 30 000 tonnes d'hydrogène décarboné, dédié à la production annuelle de 150 000 tonnes de e-méthanol par réaction chimique avec du CO₂).

Ces évolutions ont modifié totalement la teneur du projet et lui ont fait perdre son ancrage territorial dans la mesure où le produit final (e-méthanol) ne sera pas utilisé localement. Ce sera du carburant bas-carbone pour les

navires, ou bien il sera transformé en carburant bas-carbone pour l'aviation (e-SAF) sur des ports de la Manche ou de la Méditerranée, à proximité des complexes pétroliers.

- **Les objectifs du projet initial, selon ses responsables, portaient sur :**

- Produire de l'hydrogène renouvelable et bas-carbone afin de décarboner l'industrie lourde présente aux alentours (sidérurgie et pétrochimie), principale émettrice de CO₂ et notamment les acteurs industriels des pays frontaliers (Allemagne, Luxembourg), qui pourraient être alimentés en hydrogène via le réseau MosaHYc développé par GRTgaz (devenu NaTran).
- Développer des solutions pour la mobilité lourde, en particulier pour la production de carburants de synthèse pour les secteurs maritime (e-méthanol) et aérien ("sustainable aviation fuel" – SAF).

Le coût était estimé de 500 à 550 millions d'euros.

Le projet a donc évolué vers la production d'hydrogène renouvelé et bas-carbone, et d'e-méthanol. Le projet ne prévoit plus de raccordement au réseau MosaHYc, Le nouveau coût du projet est estimé à 800 millions d'euros.

Après Dunkerque, Le Havre et Fos-sur-Mer, Thionville est le quatrième projet de H2V en France.

Il n'apparaît pas de conflictualité particulière autour de ce projet mais parfois une défiance eu égard au modèle économique de l'entreprise, à la sécurité industrielle (classement Seveso), au rapport avantages (emploi et activité) / inconvénients (nuisances, risques industriels, émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes).

Les attentes des acteurs à l'égard du projet et de la concertation sont les suivantes :

Sur l'économie :

- Le modèle économique de H2V : des craintes ont été exprimés sur la viabilité du projet, qu'il ne soit pas exploité par H2V.
- Les débouchés économiques qui sont inscrits dans la réglementation mais qui font l'objet d'articles dans les médias en particulier sur les incertitudes sur les carburants e- SAF pour le secteur aérien ; l'apport économique du projet H2V pour le territoire.
- Des interrogations ont porté sur le prix de l'hydrogène et du e-méthanol au regard des autres énergies.

Sur les risques industriels :

- La compatibilité du projet H2V, classé Seveso, avec des établissements recevant du public au voisinage du projet (tourisme industriel haut-fourneau U4, antenne de l'université...).

Sur les enjeux environnementaux :

- Les prélèvements en eau et le traitement des eaux usées, le risque d'inondation sur cette zone, le besoin en eau pour les activités actuelles et à venir sur le territoire.
- Le besoin de méthaniseurs ou chaudières à biomasse pour disposer de CO₂ biogénique à capter et à collecter.
- L'utilisation des cultures fourragères pour alimenter les méthaniseurs en vue de capter le CO₂ pourrait limiter leur disponibilité pour la filière élevage, créant ainsi un risque de déséquilibre sur les usages agricoles.
- Les conséquences induites par les émissions carbone produites pour acheminer le CO₂ par transport routier.

Sur l'emploi et la formation :

- Recrutement, attractivité des emplois au Luxembourg...

Sur l'intégration du projet dans le territoire :

- Aménagement routier, impact sur le cadre de vie, apport du projet sur l'économie locale... Les garant.e.s ont demandé au porteur de projet d'exposer des alternatives, variantes du projet.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

• Une préparation de la concertation ralentie

La préparation de la concertation préalable a duré de mars 2024 à avril 2025 ; les derniers mois ont été les plus intenses.

H2V a mené plusieurs études en parallèle de la préparation de la concertation pour préciser ses orientations et s'assurer de leur faisabilité. Ces temps pour les études ont retardé le début de la concertation préalable.

Ces évolutions ont modifié totalement la teneur du projet et lui ont fait perdre son ancrage territorial. Le public a parfois perçu ces évolutions comme un manque de réalisme ou comme un signe d'instabilité fragilisant la crédibilité du projet dans son ensemble.

Cette incertitude a aussi pu être amplifiée par quelques imprécisions dans la description du processus de fabrication.

Une insuffisance d'information sur le projet initial et son évolution a créé un climat de défiance à son égard.

Le projet est apparu souvent comme insuffisamment abouti, sans vision stratégique et avec un modèle d'affaires qui reste à stabiliser.

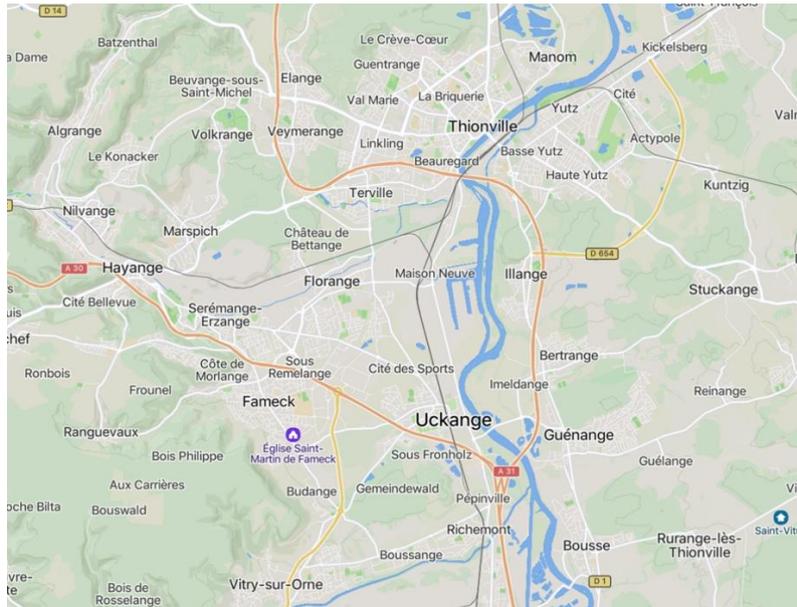
De façon générale, les acteurs, en dehors des maires de la communauté d'agglomération du Val de Fensch, et de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville ont une connaissance très superficielle du projet.

• Périmètres géographiques de la concertation

Un **périmètre de concertation** qui est celui sur lequel on organise des temps de débat :

- Uckange ;
- Florange ;
- Fameck ;
- Thionville ;
- Yutz ;
- Guénange.

Les garant.e.s ont demandé, très en amont de l'étude de contexte, l'ajout de Yutz afin d'avoir une continuité cartographique et de bassin de vie, ainsi qu'une cohérence avec la présence, sur le territoire de cette commune, de l'IUT de Thionville-Yutz. Cette demande a été acceptée par le maître d'ouvrage.



Un **périmètre de mobilisation et d'information** sur lequel le porteur de projet mobilise et informe, qui est plus large, il correspondait à :

- L'ancienne Région Lorraine ;
- Département de la Moselle ;
- Communauté d'Agglomération Val de Fensch : Fameck, Florange, Uckange ;
- Communauté d'Agglomération Portes France-Thionville : Illange, Terville, Thionville, Yutz ;
- Communauté de Communes de l'Arc Mosellan : Bertrange, Guénange ;
- Communauté de Communes Rives de Moselle : Rlichemont.

• **Le calendrier**

Le calendrier de la concertation a été établi à partir des contraintes suivantes :

- Permettre la participation et l'information du public, en tenant compte des observations du public émises pendant la concertation préalable de l'A31 et pendant l'enquête publique d'une entreprise voisine sur le territoire ;
- Ne pas retarder inutilement le processus de concertation ;
- Tenir compte des élections municipales de 2026 et de la période de réserve.

La CNDP a validé les modalités d'information et de participation de la concertation préalable le 2 avril 2025. Il a été décidé d'une durée de concertation de 8 semaines, entre le 28 avril 2025 et le 20 juin 2025.

• **Préparation de l'information du public par rapport au projet**

Les garant.e.s ont procédé à plusieurs relectures du projet du dossier de présentation du maître d'ouvrage rédigé par le porteur de projet, et de sa synthèse. Ils ont demandé :

- L'ajout de schémas pour clarifier les processus industriels et la réalisation d'une brève vidéo (motion design) sur la production d'hydrogène renouvelable et bas-carbone, et d'e-méthanol ;
- Indiquer les hypothèses (patates) de tracé du raccordement RTE ;
- Présenter la gouvernance d'H2V et ses niveaux d'intervention ;
- Présenter un calendrier du projet et son articulation avec les démarches participatives ;
- Prendre en compte le contexte transfrontalier ;

- Présenter les alternatives et l'option zéro ;
- Présenter le modèle d'affaires et le financement du projet ;
- Exprimer correctement les unités, les définir et les harmoniser ;
- Réaliser une liste des acronymes et un lexique.

- **Publics à mobiliser**

Les garant.e.s ont préconisé de mobiliser l'ensemble des publics et notamment :

- Lycéens et étudiants : en raison des nouveaux métiers qu'induit l'émergence de la filière hydrogène et e-méthanol ;
- Habitants d'Illange et leurs représentants : en raison de l'exposition particulière de leur commune aux éventuelles nuisances olfactives et de pollution atmosphérique du projet, compte tenu des vents de sud-ouest dominants ;
- Personnes et instances concernées par les problématiques transfrontalières franco-luxembourgeoises suivantes :
 - o L'intensification de la circulation routière incluant la saturation de l'autoroute A31 ;
 - o Les prélèvements et rejet d'eau dans la Moselle susceptibles d'impacter les territoires en aval du projet ;
 - o Les pollutions potentielles ;
 - o L'alimentation de l'usine par le mix énergétique français ;
 - o La concurrence transfrontalière sur l'emploi.
- Habitants des hameaux des Trois-Maisons à Uckange et, dans une moindre mesure, de Maisons-Neuves à Florange, en raison des nuisances prévisibles par l'augmentation de la circulation routière poids lourds engendrée par le projet sur la D953, et potentiellement affectés par le risque technologique, les impacts visuel, sonore et olfactif de l'usine dont ils seront les plus proches riverains.

Concernant le dispositif de concertation, les garant.e.s ont préconisé des débats autoportés pour multiplier les temps d'échange sur le territoire. Cela consiste à organiser son propre temps d'échange en s'appuyant sur un kit du débat et peut être accompagné par des garant.es pour le préparer.

- **Sur le plan de la communication, les garant.e.s ont préconisé :**

- Organiser la conférence de presse une dizaine de jours avant l'ouverture de la concertation.
- Déployer une stratégie de communication globale pour le dispositif de la concertation préalable avec une communication ciblée pour chaque dispositif, diversifier les canaux de communication (communiquer par exemple sur les sachets de pain pour toucher la population autour du projet...), établir des fichiers contacts par thématique pour envoyer des mails ciblés, s'appuyer sur des structures relais...

- **La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet**

Le porteur de projet a pris en compte dans l'ensemble les recommandations des garant.e.s.

Il n'a pas donné suite à :

- L'organisation de débats autoportés qui aurait permis la multiplication de débats dans le cadre de la concertation préalable, et une mobilisation plus large.
- L'organisation d'un débat mobile un samedi sur le marché de Thionville qui accueille un public plus familial et transfrontalier que le mardi.
- La diversification des canaux de communication, en particulier s'appuyer sur des structures relais.

Tout au long des 8 semaines, le déroulé de la concertation

Le programme des temps d'échange :

- **Une réunion publique d'ouverture**, le 29 avril à 18h, au **Digital Lab ArcelorMittal à Uckange**, et [en ligne](#)
- **Débat-mobile** : le 30 avril (matin) au Centre commercial E. Leclerc de Fameck
- **Réunion thématique n°1 : « Quelle contribution du projet à la décarbonation des transports et quels débouchés pour les filières e-méthanol et hydrogène ? »**, le 15 mai à 18h, IUT de Thionville-Yutz
- **Débat-mobile** : le 20 mai (matin) au marché de Thionville
- **Réunion thématique n°2 : Enjeux environnementaux et risques industriels**, le 20 mai à 18h, Salle des fêtes Le Diapason, à Uckange
- **Atelier thématique n°1 : Emploi, formation et retombées économiques**, le 3 juin à 18h, salle du Casino, à Thionville
- **Atelier thématique n°2 : L'intégration du projet sur le territoire**, le 11 juin à 18h, Salle Pablo Neruda, à Guénange
- **Une réunion publique de clôture**, le 19 juin à 18h, au Complexe de Bétange (Salle Aubépine) à Florange, et [en ligne](#).

Les garant.e.s ont observé une grande variabilité de la disponibilité et de la mise en évidence des affiches légales ainsi que des registres selon les mairies.

La même variabilité a été observée sur les affiches de communication.

Enfin, la distribution des flyers/cartes T a pu connaître également quelques aléas selon des habitants des communes concernées.

Le dispositif de concertation :

150 affiches ont été apposées dans les lieux publics et les commerces sur les communes de Florange, Uckange et Thionville

10 registres papier ont été mis à disposition en mairie (Florange, Uckange, Bertrange, Fameck, Guénange, Illange, Richemont, Terville, Thionville, Yutz)

10 affiches légales (« avis de la concertation préalable ») ont été déposés en mairie (Florange, Uckange, Bertrange, Fameck, Guénange, Illange, Richemont, Terville, Thionville, Yutz)

8 000 flyers/coupons T imprimés dont 7 000 ont été distribués aux habitants de Richemont, Uckange et Florange entre le 21 et 25 avril

8 kakémonos (2 jeux de 4) ont été installés en mairie d'Uckange et lors de chaque temps d'échange

25 articles de presse écrite papier.

2 réunions publiques

1 réunion thématique

3 ateliers thématiques.

2 débats mobiles

1 site Internet (information et contributions)

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

La concertation préalable a été annoncée 15 jours avant son ouverture :

- Les avis légaux ont été publiés dans :
 - o Les mairies des 10 communes autour de la friche industrielle dans laquelle le projet est implanté : Florange, Uckange, Fameck, Illange, Terville, Thionville, Yutz, Bertrange, Guénange et Richemont.
 - o La presse régionale : le quotidien « Le Républicain Lorrain » et l'hebdomadaire « La Semaine »,

La communication pour la concertation préalable a été complétée par :

La conférence de presse et le lien avec la presse

- Une conférence de presse⁹ a été organisée quelques jours avant le lancement de la concertation, le 25 avril 2025. Cette conférence de presse a été annoncée tardivement.

Les médias

- La couverture médiatique a été bonne, avec 25 articles dédiés au projet et à la concertation, mais peu d'article spécifique pour chaque dispositif.



Conférence de presse

Crédit photo : 2concert

Un kit de communication

- Un kit de communication a été diffusé aux communes du périmètre de la publication de l'avis réglementaire de la concertation préalable afin qu'elles puissent relayer les temps de concertation sur leurs supports de communication (bulletins municipaux, sites internet, application PanneauPocket, page Facebook...).
- Les supports de communication de présentation des différents ateliers présentaient parfois le contenu des ateliers et intervenants sur le site internet de la concertation.

⁹ 5 journalistes étaient présents : Le Républicain Lorrain (presse), La Semaine (presse), virgule.lu (presse internet luxembourgeoise), ICI Lorraine (radio), Moselle TV (télévision)

La distribution d'une carte T

- Une carte T avec les modalités de participation, a été distribué par voie postale aux habitants les plus proches du projet, sur les communes d'Uckange et de Florange (environ 18 000 habitants).

Les affiches

- Les affiches « grand public » avaient pour but de faire connaître le projet et d'annoncer la concertation sur le territoire, affiches A2. Elles ont été apposées dans les lieux publics et les commerces sur les communes d'Uckange, Florange et Thionville et dans les 10 mairies correspondantes au périmètre de publication de l'avis réglementaire. Ces dernières n'étaient pas toujours apposées sur les panneaux des mairies. Lorsque la mairie disposait d'une borne interactive d'information, la recherche et parfois la lecture (lisibilité) de l'avis étaient malaisées, ce qui est inhérent à ce support.

Les principaux outils d'information étaient les suivants :

Le dossier du maître d'ouvrage « (DMO) »

- Le dossier de concertation¹⁰ comprend notamment la présentation du projet et de ses impacts, ainsi que les détails de la concertation. Il était mis à disposition du public en version papier dans les mairies des 10 communes citées ci-dessus ainsi qu'en téléchargement sur le site internet de la concertation préalable : www.concertation-h2v-thionville.fr.

Un site internet :

- Un site internet dédié au projet et à la concertation préalable a été réalisé : www.concertation-h2v-thionville.fr. Il centralise les informations et les documents liés au projet, et a permis tout au long de la concertation préalable le dépôt des contributions (avis, questions/réponses, cahiers d'acteurs). La consultation des contributions avis, questions/réponses, et cahiers d'acteurs figurent en bas de page. L'ergonomie du site internet mériterait d'être optimisée pour améliorer la navigation et renforcer l'accès à l'information.
- Le référencement du site est bon : une recherche sur différents moteurs de recherche permet d'y accéder directement. C'est le site qui apparaît en premier sur la grande majorité des moteurs de recherche.
- Une mise à disposition d'une information sourcée en grande partie, et plurielle au sein de l'espace ressources documentaires.

Les supports d'information

- Les kakémonos sont représentatifs des contenus de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage (DMO). Ils ont été mobilisés sur l'ensemble des dispositifs et ont permis de donner à voir les éléments clés du projet. Les dossiers du maître d'ouvrage, les synthèses, les flyers ont été distribués lors de certains événements, notamment lors des débats mobiles, mais pas uniquement ; ils ont soutenu la mobilisation et facilité l'accès au site internet.

¹⁰ https://www.concertation-h2v-thionville.fr/_files/ugd/ff1e75_435d08bc485e436abe1baa56533ad54c.pdf

Les registres papier en mairie

- Ils ont été mis à disposition lors des heures d'ouverture des mairies, afin de permettre le dépôt de contributions du public par écrit. Il n'y pas eu de contributions déposées sur les registres. Ceux-ci n'étaient pas toujours accessibles et le personnel d'accueil pas toujours informé de la marche à suivre.

Le public a pu disposer d'informations claires et complètes sur le projet, notamment sur la nature de la décision, les impacts socio-économiques, environnementaux et sur l'aménagement du territoire, l'option zéro et les alternatives. Ces informations étaient disponibles en version synthétique dans la synthèse du dossier et en version complète dans le dossier du maître d'ouvrage.

Afin que tout le public présent aux réunions puisse participer, et comme certaines personnes ne venaient qu'à une réunion et n'ont pas forcément lu le dossier ou sa synthèse, les garant.e.s ont recommandé de présenter rapidement le projet à chaque rencontre. *A minima*, il était demandé une présentation succincte du projet puis apporter des informations en lien avec la thématique, par exemple la typologie des emplois...

Lors des réunions publiques, les exposés du porteur de projet ou de ses représentants étaient clairs et compréhensibles par le plus grand nombre. Le porteur de projet et plus généralement les intervenant.e.s en tribune ont été invité.e.s à répondre au fur et à mesure aux questions du public, suivant la recommandation des garant.e.s pour assurer une complétude des réponses.

Ils ont répondu à toutes les questions posées et avec le niveau de détail qui correspondait à l'état des connaissances sur le projet (genèse du projet¹¹), autant que le garant et la garante aient pu en juger. Plusieurs participant.e.s aux réunions publiques ont sollicité des informations qui n'étaient pas disponibles à ce stade du projet comme le bilan carbone, l'étude de dangers. Ces études seront produites si le projet se poursuit. Des données sur la prospection portant sur l'approvisionnement en CO₂ ou les négociations en cours pour les débouchés commerciaux du e-méthanol n'ont pas pu être données par le porteur de projet car elles relevaient du secret des affaires. Les réunions publiques ont fait l'objet d'une synthèse des échanges excepté pour les réunions d'ouverture et de clôture qui ont été retranscrites dans leur intégralité.

Le compte rendu et le support du diaporama de chaque rencontre étaient téléversés sur le site internet.

Une rubrique de documentation sur le site internet permettrait s'informer sur les sujets liés au projet.

Lors des réunions publiques, des interventions complémentaires à celles de l'équipe de projet H2V ont permis de mettre en perspective notamment des enjeux et des impacts du projet sur les enjeux de décarbonation, d'emploi, formation et de risques industriels.

Parole des participantes et participants

La tenue de débats mobiles dans le centre commercial E. Leclerc à Fameck et le marché de Thionville ont été particulièrement appréciée, car ils ont permis de **toucher un public peu habitué à ce type de démarches participatives**. *« Plusieurs habitants ont salué la démarche de venir à leur rencontre dans un lieu du quotidien, ce qui a permis de toucher un public peu habitué à participer aux réunions publiques ».*

Des participantes et participants ont également fait état d'un intérêt indirect : même sans formuler un avis tranché, ils ont **souhaité emporter de la documentation pour leurs proches**, ce qui montre que la démarche a permis une **diffusion de l'information**.

Certains ont également **salué** le fait que le **projet soit présenté "en toute transparence"**, en amont de l'enquête publique, ce qui a permis d'alimenter un débat plus ouvert. *« J'ai apprécié qu'en amont d'une enquête publique, le projet soit présenté en toute transparence et de façon très complète dans le cadre de cette démarche de concertation préalable ».*

¹¹ Le nouveau projet a été présenté en novembre 2024.

Des participantes et participants ont souligné **la difficulté à se représenter certains volumes ou indicateurs techniques**, en appelant à une meilleure contextualisation des données chiffrées : consommation d'eau, d'électricité, nombre de camions, emplois créés. « *Cette quantité d'eau, je ne me représente pas ce que ça veut dire. Si vous pouviez dans vos informations donner un élément de référence. Vous proposez de créer 80 emplois directs. Je trouve que c'est ce chiffre-là que vous devriez afficher, et pas 140. C'est bien de donner les volumes, mais aussi de donner une référence concrète* ».

Des participantes et participants ont exprimé **une vigilance critique** face au discours environnemental, en particulier vis-à-vis de **l'usage du terme "vert"**, perçu parfois comme excessif, si les sources d'électricité ne sont pas clairement identifiées. « *Il ne faut pas trop abuser de ce mot-là parce que vous allez vite être traité de greenwashing. Donnez la proportion de l'électricité qui vient des centrales nucléaires, celle qui vient des énergies renouvelables, plutôt que de vous cacher derrière cette belle couleur* ».

En conclusion, **le droit à l'information a été effectif.**

Quelques chiffres

- 8 000 flyers/coupons T ont été imprimés dont 7 000 distribués aux habitants de Richemont, Uckange et Florange entre le 21 et 25 avril
- 300 dossiers de concertation ont été mis à disposition du public (dans les mairies, durant les rencontres/ateliers/marché...)
- 1 000 synthèses du dossier concertation ont été mis à disposition du public (dans les mairies, durant les différentes rencontres...)
- 150 affiches ont été apposées dans les lieux publics et les commerces sur les communes de Florange, Uckange et Thionville
- 10 registres papier ont été mis à disposition en mairie (Florange, Uckange, Bertrange, Fameck, Guénange, Illange, Richemont, Terville, Thionville, Yutz)
- 10 affiches légales (« avis de la concertation préalable) ont été déposés en mairie (Florange, Uckange, Bertrange, Fameck, Guénange, Illange, Richemont, Terville, Thionville, Yutz)
- 8 kakémonos (2 jeux de 4) ont été installés en mairie et lors de chaque temps d'échange
- 1 site internet de la concertation
- 1752 visites du site Internet (visiteurs uniques)

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Durée et rythme de la concertation

La concertation s'est tenue du 28 avril 2025 au 20 juin 2025, soit sur 8 semaines calendaires incluant la période des jours fériés du mois de mai, avec environ une réunion toutes les semaines.

8 rencontres ont eu lieu dans 6 communes à proximité du projet.

Parole des participantes et participants

Des remarques ont porté sur le **rythme rapide de la concertation** et sur le **manque d'informations en amont**, notamment concernant des éléments structurants du projet. « *Le temps de la concertation et de la communication ont été très courts pour s'informer pour poser les bonnes questions. Pourquoi les habitants n'ont-ils pas été informés de ce projet avant sa validation ?* »

Des participantes et participants se sont également interrogés sur le **maturité technique de certaines composantes** (ex. : collecte et refroidissement du CO₂, consommation d'eau), et ont exprimé le sentiment que **certains choix étaient déjà arrêtés, rendant la concertation partielle ou prématurée sur certains points**. « *Lancer une concertation avant l'arrivée à maturité de cette réflexion ne revient-il pas à exclure cette collecte de la concertation ?* »

Mobilisation du public :

- La participation a été dans l'ensemble de faible à modérée, soit 15 à 48 participant.es Le mois de mai, propice aux ponts et congés a sans doute également joué sur la capacité de mobilisation du public. Des participant.e.s ont déploré le manque de communication sur les rencontres de la concertation préalable sur le territoire nuisant, selon eux, à une bonne participation. Mais, nous avons également entendu un manque de confiance en **l'utilité des concertations**, cela **du point de vue des suites données dans les décisions publiques**. Lors des rencontres de proximité (débat mobiles), une défiance a également été exprimée par des citoyen.e.s lorsqu'il leur était proposé de participer aux réunions publiques.
- La **participation aux réunions publiques a été en majorité des** associatifs, acteurs économiques, formation et quelques habitants. L'outil de contribution en ligne a été principalement utilisé par des participant.es pour approfondir des observations et relayer des questions auxquelles il n'avait pas été possible de répondre de manière complète en réunion. Il était possible de poser des questions par écrit lors des réunions publiques et dans les ateliers, des travaux en sous-groupes étaient proposés. Chacun.e disposait de post it pour exprimer ces questions, avis et propositions en lien avec le sujet traité. Les échanges étaient riches et interactifs.
- Afin de **toucher un public plus large**, des débats mobiles ont été organisés dans le centre commercial E. Leclerc à Fameck, sur le marché de Thionville. Ils ont permis d'informer le public et de recueillir des avis, des propositions. Des personnes informées de la concertation préalable sur les débats mobiles ont ensuite participé aux ateliers et à la réunion de clôture. Les débats mobiles ont également permis de s'adresser à des publics assez éloignés de la concertation : personnes atteintes de handicaps, personnes allophones, grands adolescents.



Centre commercial Fameck
Crédit photo : 2concert

- En termes de **genre**, la composition des assemblées en réunions d'ouverture et de clôture, comme en réunions et ateliers thématiques, de même que les prises de parole, étaient assez équilibrées avec une légère dominante masculine. La moyenne **d'âge** en réunion était des actifs et retraités. Les jeunes ont été fortement sous-représentés. Une réunion thématique s'est déroulée à l'IUT de Yutz mais a peu mobilisé les étudiants bien que le sujet portait sur la décarbonation en lien avec leur formation. Le personnel de l'école, le jour de la réunion thématique a indiqué que la réunion en fin d'après-midi expliquait en partie cette faible mobilisation.

Les formats d'échange :

- Les ateliers thématiques ont permis des échanges riches entre experts des sujets et expériences d'usage. Quel que soit le nombre de présents, les **échanges ont été richement nourris**. Ils étaient très interactifs et ont permis à chacun.e de poser des questions, émettre des avis et faire des propositions. **Le temps de parole du public** était à *minima* équivalent aux intervenants en tribune, excepté pour la réunion thématique sur la décarbonation des transports, ce qui a fait l'objet d'une réclamation d'un participant. Les interventions ont été, d'une manière générale, respectueuses et argumentées. Les réunions publiques étaient d'une durée de 2 h 30 environ.



Atelier « Intégration du projet sur le territoire »
(Guénange)-Crédit photo : **2concert**

La préparation des contenus pour chacune des rencontres :

- La préparation des sujets et thématiques de chaque réunion/atelier a été co-construite entre le porteur de projet, l'assistant maître d'ouvrage et les garant.e.s, une réunion de travail était dédiée à chaque atelier.
- La préparation des contenus des interventions a été réalisée par l'assistant maître d'ouvrage en amont des ateliers. La thématique centrale était respectée par les intervenants, avec des apports d'éléments d'information et de précisions sur les enjeux et thématiques de l'atelier.
- **Les supports de travail sur table respectaient les thématiques et contenus validés. Selon les publics, les formulations des questions auraient mérité parfois d'être précisées, reformulées.**

L'organisation et la logistique des événements :

- La logistique des événements était cadrée, avec une sonorisation et une projection favorisant la diffusion des contenus.
- Les salles qui accueillait les dispositifs étaient adaptées au travail de groupe et aux assemblées.
- Deux collations pour faciliter les échanges informels, ont été organisées pour la réunion de lancement et la réunion de clôture.

Enfin, les garant.e.s soulignent **l'investissement des équipe, du porteur de projet et de leurs prestataires** (Assistant maître-d'ouvrage de la concertation et logistique) dans les différents temps de concertation, dans leur écoute et les échanges avec les participants.

Parole des participantes et participants

Des participantes et participants ont **exprimé leur satisfaction quant à la clarté et la richesse des informations communiquées** pendant la concertation. La participation à certains ateliers a permis une prise de connaissance approfondie du projet, tant sur ses aspects techniques qu'environnementaux. « *J'ai pu prendre pleinement connaissance du projet sur l'ensemble de ses aspects grâce à l'exposé du projet, au dossier mis à notre disposition, à l'intervention de la DREAL¹², aux échanges et aux explications complémentaires apportées dans le cadre de l'atelier* ».

En conclusion, **le droit à la participation a été effectif.**

Quelques chiffres clefs de la concertation :

360 participants dont :

- 42 participants à la réunion d'ouverture (dont 7 en visio)
- 28 participants à la réunion thématique n°1
- 14 participants à la réunion thématique n°2
- 15 participants à l'atelier thématique n°1
- 21 participants à l'atelier thématique n°2
- 45 participants à la réunion de clôture (dont 2 en visio)
- + 200 personnes rencontrées lors des débats-mobiles

1752 Nombre connexions uniques au site internet

9 cartes T reçues

47 contributions en ligne, dont :

- 29 questions
- 16 avis

12 cahiers d'acteurs remplis

¹² Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

L'opportunité du projet

Les participantes et participants ont souligné le fait que **les débouchés de ces carburants de synthèse** restent encore **incertains**, tant en termes de **volumes achetés** que de **cadre réglementaire** ou de **prix compétitifs** à moyen terme. Cette incertitude alimente une **vigilance sur la viabilité économique du projet**.

Des visions différentes du territoire qui pourraient influencer les choix à venir des financements publics

Des demandes ont été formulées afin que les activités industrielles et/ou tertiaires favorisent le développement du territoire. Pour des participantes et participants, le projet H2V Thionville s'inscrit pleinement dans cette dynamique : « *Le projet porté par H2V répond à une préoccupation majeure rencontrée par les élus locaux, à savoir la réhabilitation des nombreuses friches industrielles encore présentes en Moselle* ». Cette perspective rejoint une volonté partagée de **redonner vie à des friches industrielles tout en intégrant les infrastructures existantes** : « *Une partie de la zone industrielle d'Uckange a connu un développement culturel avec et autour du HF U4. Or, il reste de nombreux hectares qui devraient permettre un développement industriel et multimodal avec le fleuve, le rail, le réseau routier et autoroutier. Bref, une zone qui a des atouts. En conséquence, je cautionne totalement ce projet qui peut être un tremplin y compris pour le développement de l'emploi* ».

Cependant, **des craintes ont été exprimées quant aux conséquences du projet sur l'environnement immédiat**, notamment la proximité avec le site touristique du haut-fourneau U4, classé monument historique. Plusieurs participantes et participants ont pointé un problème d'intégration paysagère et de compatibilité entre un site Seveso et un établissement recevant du public (ERP). Cette question de la contiguïté Seveso/ERP a été élargie à d'éventuels projets éducatifs/universitaires qui pourraient voir le jour à proximité, renforçant les préoccupations autour de la cohérence des usages du territoire.

D'autres, au contraire, ont soutenu **le projet comme un vecteur de réindustrialisation**, considérant qu'il s'inscrit en cohérence avec les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) et les ambitions nationales de décarbonation des transports et de l'industrie. « *Ainsi, je salue l'objectif recherché à travers le projet H2V Thionville qui participe dans une certaine mesure à l'effort de réindustrialisation mené à l'échelle nationale* ».

Des soutiens se sont toutefois accompagnés **de réserves** : « *il est demandé que cette relance industrielle s'opère sans nuisances et dans le respect d'une maîtrise rigoureuse des risques industriels* ».

Des réserves sur les financements publics pour ce projet

Des participantes et participants ont critiqué les financements publics susceptibles d'être alloués au projet, en particulier sous forme de subventions d'investissement ou d'aménagements d'infrastructure à destination d'une initiative privée perçue comme ayant des retombées locales limitées. Une citation résume cette ambivalence selon les sensibilités : « *Selon sa propre sensibilité politique, on verra les subventions parisiennes d'H2V comme une impulsion qui aboutira à une usine à Thionville-Illange [NDLR : Florange-Uckange]. Ou bien, au contraire, on verra beaucoup de com aux frais du contribuable avec un mince espoir de réalisation* ».

Des réserves sur l'approche sociétale du projet

Le projet a également été critiqué pour sa **logique technosolutionniste** : il chercherait à corriger les effets des énergies fossiles par des solutions techniques, sans remettre en cause les modes de consommation actuels. Ainsi, des participantes et participants ont rappelé que la substitution de carburants pétroliers par des carburants décarbonés dans l'aviation ne devait pas occulter l'enjeu plus large de la limitation du nombre de vols, en forte hausse ces dernières années. Le projet pourrait entretenir une forme de déculpabilisation en apportant des

justifications environnementales à des comportements individuels consuméristes. « *On est dans un technosolutionnisme qui ne remet pas en cause notre modèle de développement* ».

Un projet incertain sur ses débouchés

Le public a exprimé une attente forte pour que le projet H2V Thionville soit **mis en perspective avec les autres projets portés par les principaux opérateurs de la filière**, notamment les 12 projets à l'échelle nationale¹³ et les 4 projets en cours de développement chez H2V. Il a été demandé une comparaison, une priorisation et une clarification de la stratégie industrielle globale.

Des doutes ont été émis sur la solidité du modèle économique, en raison notamment de la forte dépendance aux réglementations européennes. L'e-méthanol serait destiné aux carburants maritimes et, indirectement, aériens, mais ces débouchés ont été jugés fragiles et incertains. Les perspectives actuelles reposent sur :

- Le règlement européen FuelEU Maritime¹⁴, qui impose une réduction progressive des émissions de GES dans le transport maritime (-6 % en 2030, -59 % en 2045) ;
- Le règlement ReFuel EU Aviation¹⁵, qui prévoit une incorporation croissante de carburants durables (SAF) dans l'aviation, avec un développement spécifique des e-carburants de synthèse (10% en 2040, 35% en 2050).

Or, plusieurs participants ont jugé ces cadres encore trop incertains et instables pour garantir la pérennité du marché. Certains ont remis en question la pertinence de l'usage de l'e-méthanol (après transformation en e-SAF) dans l'aviation, lui **préférant des usages maritimes**, jugés plus cohérents technologiquement et écologiquement.

De surcroît, des questions ont été posées sur la **compétitivité actuelle des carburants de synthèse** dont le prix de revient serait supérieur à celui des carburants actuels : « *L'hydrogène produit par électrolyse a un prix de revient qui est plusieurs fois celui de l'hydrogène produit à partir du gaz naturel. [...] Peut-on supposer que le prix de revient du carbone issu de méthaniseurs agricoles ou de l'industrie agro-alimentaire (en passant par l'étape du gaz carbonique liquide) serait au moins 10 fois celui du carbone en provenance de gisement naturels (gaz naturel, charbon, lignite etc...) ? [...] Pourrait-on en déduire un prix de revient du méthanol produit à l'alliage d'au moins 5 fois supérieur à celui du même méthanol produit à partir de gisements naturels ? Si c'est le cas, peut-on estimer à environ 30 centimes d'euro par kilo de méthanol produit ?* Dans ce contexte, des participantes et participants ont demandé à H2V **d'explicitier son évaluation du risque économique**, notamment en lien avec : « *L'évolution de la consommation, la concurrence d'autres pays, les fournisseurs de technologies, et les évolutions réglementaires européennes, notamment le Green Deal¹⁶* ».

Entre interrogation et atout sur la pertinence de l'implantation géographique

Des participantes et participants ont mis en question le **choix du site de Thionville** pour accueillir ce projet, au regard des **conditions climatiques, géographiques et logistiques** locales. **L'incohérence perçue entre les besoins du projet et les atouts du territoire** a suscité des propositions d'implantation alternative. « *Ne serait-t-il pas plus logique d'installer ce type d'usine dans le sud où il y a plus de soleil et de vent pour un recours au photovoltaïque ou à l'éolien ? Ou en bord de mer, pour le refroidissement et la proximité immédiate des ports ?* ».

Des questions précises ont également été soulevées :

- « *Le projet repose-t-il sur un site unique ou plusieurs ?* »
- « *Existe-t-il une concurrence identifiée en France ou en Europe sur des projets similaires ?* »
- « *Quels sont les éventuels télescopages avec le projet d'extraction d'hydrogène blanc en Moselle-Est ?* »

¹³ [Coordination des concertations des projets de production de carburant d'aviation durable \(CAD\) | CNDP](#)

¹⁴ [Le règlement FuelEU Maritime | Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche](#)

¹⁵ [Carburants d'aviation durables \(CAD\) ou Sustainable aviation fuels \(SAF\) | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique](#)

¹⁶ [Le pacte vert pour l'Europe - Commission européenne](#)

Les caractéristiques du projet

Un positionnement territorial questionné au regard des débouchés

Des participantes et participants ont **exprimé des doutes sur la cohérence géographique du projet**. En particulier, la réorientation du projet vers la production de e-méthanol destiné aux transports maritimes et, après transformation hors Lorraine, pour les transports aériens. Des interrogations ont porté sur la **pertinence de l'implantation à Thionville**, éloignée des principaux ports et aéroports. *« J'avais cru comprendre au départ que vous aviez des intérêts à vous placer ici par rapport au débouché de l'hydrogène, et que finalement, les projets sont réorientés principalement sur le e-méthanol, avec des usages plutôt maritimes et aériens. On n'est pas tout près... alors, quel est le vrai intérêt de vous positionner quand même ici ? Si c'est pour devoir transporter tout ce que vous produisez, quel est le vrai intérêt de vous positionner ici ? »*

Pour autant, des participantes et participants ont estimé que le **projet bénéficiait d'un positionnement géographique avantageux**, situé sur une plateforme multimodale intégrant la route, le rail et la voie navigable

Les usages de l'hydrogène et l'e-méthanol produit

Des participantes et participants ont interrogé les usages concrets envisagés pour l'hydrogène produit. Le rôle potentiel de l'industrie locale a été évoquée, avec la perspective d'une production notamment d'acier décarboné. *« Par rapport à la proximité d'entreprise productrice d'acier, êtes-vous déjà en tractations pour verdir notre acier grâce à cet hydrogène ? Et si la demande augmente, pouvez-vous adapter la production ? »* D'autres commentaires ont porté sur la mobilité, et en particulier la mobilité agricole. Des questions ont été soulevées sur la faisabilité de l'utilisation de l'hydrogène pour les tracteurs. *« Il y a très peu de tracteurs qui fonctionnent à l'hydrogène. S'ils pouvaient investir dans ce type de matériel plutôt que dans des machines à liquéfier le gaz, ça ne serait peut-être pas plus mal pour notre qualité de l'air »*. De manière plus générale, des participantes et des participants ont appelé à des choix ciblés, réservant l'usage de l'hydrogène aux secteurs difficiles à électrifier (transport maritime, industrie lourde) et non à des usages diffus. *« Utiliser l'hydrogène de manière ponctuelle pour la mobilité lourde ou le stockage réseau d'électricité. Le maritime, oui. Pour l'aérien, beaucoup plus réservé. La vraie solution, c'est la sobriété »*.

Des attentes sur une présentation plus précise du projet

Une partie du public a exprimé des demandes de précisions encore insuffisantes sur la conception du projet. Les questions posées ont témoigné d'une volonté de clarifications techniques :

- *« Quelle technologie d'électrolyse sera utilisée (membrane échangeuse de protons - PEM - ou autre) ? »*
- *« Quelle serait l'architecture industrielle ? »*
- *« Quel est le nombre et la hauteur des torchères ? »*
- *« Est-ce que le raccordement du projet au réseau hydrogène MosaHYc est envisagé pour alimenter d'autres usines en Allemagne ou au Luxembourg ? »*
- *« Quelles sont les modalités d'acheminement des intrants et des extrants ? »*
- *« Est-ce qu'une récupération de chaleur est prévue ? »*
- *« Une unité de séparation CO₂/méthane est-elle envisagée à Illange [NDLR : Florange-Uckange] ou ailleurs ? »*

D'autres questions portaient sur l'identité du site d'implantation du projet :

- *« Pourquoi parle-t-on d'Europort ? »*
- *« Que signifie E-log'In 4 ? »*

Enfin, des participantes et participants ont rappelé la nécessité d'accélérer la conception : *« La conception de l'usine en est au stade de l'esquisse, il faut avancer et passer à une conception détaillée. Il s'agit de trancher, de décider des options industrielles sans tarder »*.

Des doutes sur la capacité de réalisation de l'équipe projet

Des doutes se sont exprimés sur la **capacité de l'équipe projet de H2V**, composée d'une vingtaine de personnes, à mener à bien un projet d'une telle ampleur : « *Même avec un effectif renforcé, [H2V] ne disposera pas du savoir-faire et de l'expertise nécessaire pour concevoir une usine* ». Pour d'autres, « *une réduction du périmètre de l'activité en se limitant à la seule production d'hydrogène serait nécessaire si l'effectif se limite à 20* ».

Des questions sur les différences de taille et de technologie avec d'autres projets ou réalisations

Des participantes et participants ont comparé le projet H2V Thionville avec des exemples étrangers : « *Le projet d'Illange [NDLR : Florange-Uckange] multiplie par 10 le record 2021 de Bécancour et par 4 environ le record 2025 de Ludwigshafen. Pourquoi ?* » Les comparaisons suscitent des suggestions concrètes : « *Est-il prévu d'acheter une licence CRI¹⁷ ? D'inviter CRI à une prochaine réunion ?* » ou encore « *Est-ce que les élus locaux pourraient visiter Jiangsu Sailboat ou Kassoe ?* »

Propositions formulées par le public :

Proposition : cohérence entre l'image « hydrogène » et la réalité « e-méthanol »

- Le recentrage du projet vers la production d'e-méthanol à l'automne 2024 interroge des participantes et participants sur la cohérence de la marque H2V. L'idée de renommer la société en M2V a ainsi été formulée : « *Le nom H2V ne donne pas une bonne image, vous devriez réfléchir à vous appeler M2V avec votre activité liée au méthanol* ». Un autre participant a proposé de créer « *une nouvelle société anonyme de droit français, "newCo* » »

Des propositions ont été faites pour s'appuyer sur des retours d'expériences à partir de projets ou réalisations similaires. Plusieurs participants ont recherché des comparaisons internationales :

- Jiangsu Sailboat (CRI, Chine),
- European Energy à Kassoe (Danemark),
- Air Liquide à Bécancour (Canada),
- BASF à Ludwigshafen (Allemagne).

D'autres propositions suggèrent de revenir à un projet exclusivement hydrogène ou de concevoir l'usine de façon modulaire : « *Cela permettrait de réorienter la production en fonction des besoins, entre hydrogène et e-méthanol* ».

Les débouchés évoqués (maritime, aérien, mobilité terrestre, industrie) invitent à **penser un projet adaptatif**, ancré localement et sobre en externalités : « *Pourquoi ne pas privilégier des projets plus petits et maîtrisables, répondant à un besoin local afin de limiter les externalités ?* »

Les alternatives au projet

Entre crainte du "pire" et absence de scénario de référence

Enfin, une incertitude a émergé sur les alternatives réelles à l'implantation du projet sur le site envisagé. Des participantes et participants ont exprimé la difficulté à se positionner sans connaître les hypothèses de remplacement en cas de renoncement au projet : « *La difficulté est de devoir se prononcer sur ce projet sans savoir par rapport à quoi* ».

Certains ont exprimé un soutien résigné au projet, par crainte d'un aménagement industriel perçu comme plus nuisant : « *Je préfère avoir cette usine qu'un bis d'une usine à problèmes* » « *Ça risque d'être pire* ».

¹⁷ Carbon Recycling International (CRI), société islandaise

Propositions formulées par le public :

Des alternatives concernant le projet

Des alternatives en matière de valorisation de ressources locales

Des remarques ont également porté sur la possibilité de valoriser d'autres ressources naturelles présentes en Lorraine, **l'hydrogène blanc**, en lien notamment avec les travaux de recherche menés par l'Université de Lorraine : « *Pourquoi créer cette structure alors que l'Université de Lorraine parle de ressources considérables sous nos pieds en Lorraine, sans avoir à créer d'usine énergivore ?* »

Une alternative est également avancée consistant en la mise en place immédiate d'une mini unité de production d'hydrogène par électrolyse, accompagnée d'une station-service financée à 100% par les collectivités.

Des usages alternatifs de l'hydrogène envisagés

Des participantes et participants ne rejettent pas l'hydrogène en tant que vecteur énergétique, mais questionnent l'usage ciblé par le projet H2V. Des usages alternatifs ont été suggérés, jugés plus adaptés aux besoins locaux :

- Mobilité lourde (camions longue distance)
- Stockage d'énergie

« *De manière plus ponctuelle, l'hydrogène pourrait également être mobilisé pour la mobilité lourde et le stockage d'énergie* ».

Des alternatives de financement :

Des contributions ont suggéré **des pistes alternatives de financement**, par exemple en mobilisant des **partenariats industriels** ou **institutionnels** : « *On peut envisager du lobbying auprès d'EDF, RTE, SNCF, CDC, etc. En portant le capital de la NewCo [NDLR : nom donné au projet à H2V de Thionville par un participant] à 10 M€, avec un carnet de commande et des prestations aux collectivités, les banques devraient suivre* ».

Propositions formulées par le public :

Des alternatives en matière d'aménagement du territoire

Des participantes et participants ont élargi la réflexion à des alternatives de potentiels investissements publics jugées plus cohérentes avec les besoins sociaux et environnementaux du territoire. Ces propositions mettaient en balance le projet H2V avec d'autres priorités d'aménagement à fort impact territorial et climatique : « *Il apparaît pourtant plus pertinent de développer les lignes de desserte fine du territoire, de créer une gare d'interconnexion TGV/TER à Vandières, ou de mettre en place des tarifications solidaires sur les transports en commun* ».

Gouvernance du projet H2V Thionville

Une demande de transparence et de clarification du portage du projet

L'une des préoccupations des participantes et participants a concerné **le manque de lisibilité sur les acteurs impliqués dans le projet**, leur gouvernance, et leur ancrage territorial. En particulier, **le rôle de la société SAMFI INVEST**, en tant que société mère du porteur du projet, a suscité des interrogations, certaines assorties de demandes d'information précises. « *SAMFI-INVEST et H2V : de qui parle-t-on ? Qui est le porteur du projet SAMFI INVEST à Thionville ? Que pouvons-nous en attendre ?* ». Ce manque de clarté a été **associé à une défiance générale** vis-à-vis des porteurs de projets, nourrie par des **expériences passées** sur le territoire, notamment une usine dans le voisinage du projet, souvent citée comme **référence négative**. « *C'est difficile d'avoir confiance* ». « *On a l'impression que tout est joué* ».

Des participantes et participants ont soutenu que la gouvernance du projet ne pouvait faire l'économie d'une prise de position claire de la part des élus locaux. La posture d'attentisme ou de neutralité a été critiquée comme une forme d'évitement de responsabilité démocratique. « *Les élus de terrain doivent trancher : soutenir ou non ce projet. Opter pour l'attentisme et la passivité n'annonce pas un soutien* ».

Propositions formulées par le public :

Une gouvernance plus partagée et territorialisée

Au-delà des questions de structure capitalistique, des participantes et participants ont plaidé pour une **gouvernance plus ouverte, avec l'ouverture du capital d'H2V**, incluant l'ensemble des parties prenantes du territoire : collectivités locales, entreprises, représentants économiques, mais aussi **société civile et monde associatif**. « *Mise en place d'une gouvernance partenariale territoriale regroupant collectivités, entreprises, représentants économiques et société civile* ».

Cette proposition rejoint une demande plus large d'**inscription du projet dans une vision stratégique partagée du développement économique local**, qui dépasse la seule implantation industrielle. Pour certains, cela suppose une articulation claire avec les politiques de transition énergétique, de formation, d'emploi et d'aménagement du territoire. « *Inscription du projet dans une vision stratégique partagée du développement économique et industriel du territoire* ».

Des participantes et participants ont avancé des **propositions concrètes** visant à renforcer la gouvernance territoriale du projet, comme la **création d'une société anonyme mixte**, impliquant les collectivités locales : « *Une nouvelle société anonyme de droit français, "newCo," pourrait être créée avec à son capital des collectivités territoriales à hauteur de 10 %, le reste du capital étant détenu par H2V. Une solution à l'Allemande* ».

L'objectif d'une telle structure serait double :

- **Offrir aux collectivités un droit de regard** sur les grandes orientations du projet (grâce à leur participation au capital).
- **Favoriser le pilotage local d'études, d'ingénierie, de prospection ou de communication** via des prestations sous-traitées à la structure (rémunérées sur appel d'offres et non via subventions).
« *Il s'agira de prestations de communication, de travaux d'ingénierie technique et financière et de prospection. [...] Convaincre demande de l'expertise et du temps de travail, alors on sous-traite à newCo. Pour un contrôle renforcé, les collectivités ne subventionneront pas newCo mais paieront sur facture, après appel d'offres, des prestations de haut niveau* ».

Les risques liés au projet

Les risques technologiques et le classement Seveso

Tout au long de la concertation, les risques technologiques ont été une des préoccupations. Les inquiétudes se sont cristallisées particulièrement autour du risque d'explosion lié à l'hydrogène, gaz réputé difficile à contenir et potentiellement dangereux lors de son injection dans le module de production ou de son transport. **Des participantes et participants ont demandé des garanties** : « *Quelles répercussions pour les habitants à proximité, quels risques en lien avec l'activité menée ? Peut-on nous garantir sur les risques liés à ce genre d'activité explosive, inflammable ?* »

Des interrogations précises ont porté sur les zones ATEX (ATmosphères EXplosibles), leur périmètre exact, et leur compatibilité avec le transport, qu'il soit routier ou ferroviaire : « *Quelle est la définition des zones ATEX, et leur compatibilité avec les transports (fer, route) ?* »

La compatibilité du projet avec le voisinage d'établissements recevant du public (ERP)

La proximité du projet avec un espace à vocation culturelle, éducative et événementielle posait la question de la **cohabitation des usages**. « *Quelle cohabitation possible avec les projets universitaires et culturels envisagés sur le site de l'U4 à proximité immédiate ? Ce n'est pas un blocage, c'est une simple réserve [...], notamment la question du classement Seveso et du type de Seveso, pour s'assurer que la compatibilité soit maintenue* ».

Des réactions ambivalentes au classement Seveso

Il inquiète certains, notamment en lien avec la proximité d'habitations ou d'équipements culturels : « *L'implantation est contiguë au site du Haut Fourneau U4, site patrimonial accueillant plus de 15 000 visiteurs par saison. Il est impératif de concilier l'activité touristique avec le projet H2V* ». Pour d'autres, **le classement Seveso**

est plutôt perçu comme une garantie : « *Seveso, ça ne veut pas dire danger. Ça veut dire qu'on doit tout mettre en œuvre pour éviter les risques. Et sur ce projet, on est en Seveso seuil bas.* ». Cependant, la question de la transparence reste cruciale. Des participantes et participants ont insisté sur la nécessité de contrôles indépendants : « *Il ne faut pas se contenter d'un autocontrôle par l'exploitant. Il faut des organismes indépendants pour évaluer les installations* ».

Les réserves exprimées ne se sont pas traduites toujours par un rejet du projet, mais par une **exigence de garanties**. Une attention forte a été portée à la compatibilité avec l'environnement immédiat, notamment l'U4, les zones d'habitation proches (Maisons-Neuves à Florange, Trois-Maisons à Uckange) et les perspectives de développement culturel : « *Ce n'est pas un blocage, mais une simple réserve : s'assurer que la compatibilité d'usage soit maintenue* ». En cas d'extension du périmètre Seveso, la demande est claire : « *Si le périmètre s'étend vers des zones habitées, la communauté d'agglomération demande des compensations équitables : protection, relogement, valorisation foncière ou aménagements environnementaux de qualité* ».

Les risques liés au transport de l'hydrogène et de l'e-méthanol

Le transport des produits finis par voie ferroviaire, en particulier celui de l'e-méthanol, a suscité des interrogations sur les conditions de stockage temporaire dans les wagons : « *Concernant les trains, quel est le stockage du e-méthanol dans les wagons avant expédition. Il y aurait 15 wagons par train. Quels risques en cas d'incident ?* ».

Enfin, même s'il n'est pas actuellement prévu de stocker l'hydrogène sur site, certains évoquent des scénarios futurs où cela pourrait être nécessaire : « *Si des stockages venaient à être introduits, H2V devra faire preuve d'une totale transparence quant à la gestion des risques associés* ».

Les risques liés au transport du CO₂

Le transport de CO₂ pour l'approvisionnement de l'usine a également été évoqué : « *En matière de sécurité, que se passerait-il si un camion rempli de CO₂ avait un accident ? Quelles seraient les conséquences pour l'écosystème local et les personnes ? Quid également des questions de sécurité ? A quelle pression serait transporté le CO₂ ?* »

Les risques de nuisances olfactives et sanitaires

Les habitants d'Illange, déjà exposés aux nuisances d'une usine proche, ont exprimé leur vigilance vis-à-vis de l'arrivée d'une nouvelle installation industrielle sur la ZAC E-Log'In4. Les craintes concernent autant les odeurs que les rejets atmosphériques et leurs effets potentiels sur la santé : « *Quelles sont les garanties que ce projet ne viendra pas dégrader davantage notre qualité de vie ?* ».

Les risques d'insécurité routière

L'augmentation attendue du trafic routier, environ 50 camions par jour, a été un sujet d'inquiétude pour les riverains : « *L'impact sur les résidents proches, dont je ne fais pas partie, reste fort. En particulier par le net surcroît du trafic routier lourd (50 camions/j à pleine charge).* ». Outre les nuisances, c'est la sécurité qui est au cœur des préoccupations : « *Qu'est-il prévu pour la sécurisation routière des habitants avec l'augmentation du flux de camions ? Et en cas de non-respect des limitations de vitesse ?* »

L'environnement

Empreinte carbone

Une demande de transparence sur le bilan carbone et l'analyse du cycle de vie (ACV)

La disponibilité d'un bilan carbone et d'une analyse du cycle de vie (ACV) du projet a été sollicitée, dans sa globalité : des matières premières entrantes aux matières premières produites et à leur utilisation. Des participantes et participants ont exprimé **le besoin d'avoir des données concrètes et accessibles** : « *Est-ce que le bilan carbone (analyse du cycle de vie) du projet H2V Thionville est disponible ?* ». Le dossier du maître d'ouvrage indique que le projet permettrait d'économiser 160 000 tonnes de CO₂/an, mais **une question demeure** : « *Le bilan*

carbone inclut-il les transports ? ». De même, d'autres posent la question des émissions liées à la construction des installations et des machines nécessaires au fonctionnement du projet. « *J'aurais aimé savoir s'il était possible de nous donner la consommation carbone pour la construction de ce projet et des machines qui vont l'alimenter* ».

La prise en compte des externalités de **la biomasse** pour l'approvisionnement des méthaniseurs a été un autre sujet de préoccupation : « *J'ai des questions concernant l'origine de la biomasse : des surfaces seront-elles dédiées à la culture du maïs ou autres ? Si oui, sur quelles surfaces ? Avec quel cahier des charges concernant l'usage d'intrants (engrais, pesticides), quelles limites pour l'irrigation ? Comment ces externalités sont-elles prises en compte dans les analyses Cycle de Vie / Bilan Carbone ?* »

On s'est également interrogé sur le temps de retour carbone, c'est-à-dire **le moment à partir duquel le projet commence réellement à réduire les émissions nettes de CO₂** par rapport à un scénario fossile. « *Quel sera le temps de retour sur "carbonations", on va dire, pas sur investissement, bien sûr, mais sur "carbonations", pour arriver à une certaine neutralité en matière de consommation carbone ?* »

Des participantes et des participants ont souligné que le e-méthanol n'est pas neutre en carbone. « *La synthèse de méthanol requiert du dioxyde de carbone, idéalement d'origine non fossile. La combustion du e-méthanol entraîne l'émission de ce même CO₂, à proportion du carbone contenu dans le carburant. Cette opération n'est donc pas neutre en carbone* ».

Des participantes et participants ont insisté pour **que le bilan carbone soit rendu public**, mis à jour régulièrement, et assorti d'une méthodologie rigoureuse : « *Ce que nous disons, c'est qu'il serait souhaitable que les porteurs de projet présentent publiquement leur calcul d'empreinte carbone, et qu'ils le produisent régulièrement. Car dans le temps, les conditions d'obtention des matériaux et les conditions d'exploitation peuvent faire varier ce bilan* ».

L'approvisionnement en CO₂ biogénique

Les sources de CO₂

Des questions ont porté sur l'origine du CO₂ biogénique entrant dans la fabrication de l'e-méthanol. Au-delà de la traçabilité attestant l'origine biogénique du CO₂, le public s'est intéressé aux exigences plus précises que H2V pourrait avoir sur l'origine agricole de la biomasse et, plus précisément, les espèces végétales constituant cette biomasse. S'agissant des apports de CO₂ venant de l'industrie (chaudières à biomasse), il est demandé « *Pourquoi ne pas utiliser le CO₂ de la sidérurgie, issu de la combustion du gaz naturel* ». De la même manière, plusieurs interrogations ont porté sur la notion de « CO₂ biogénique issu des industries » : *s'applique-t-elle aux incinérateurs et aux centrales à charbon ?* ». « *Peut-on utiliser du CO₂ non biogénique, venant par exemple d'une cimenterie ?* »

Des participantes et participants ont souhaité connaître le ratio entre origine agricole et origine industrielle des approvisionnements en CO₂ biogénique.

Des participantes et participants ont exprimé des doutes quant à la suffisance des sources de CO₂ biogénique disponibles dans un rayon de 100 km pour alimenter l'unité de méthanolation¹⁸ et ont questionné H2V sur la sécurisation des approvisionnements. Ils ont même émis l'hypothèse de la nécessité de multiplier par 4 le nombre de méthaniseurs agricoles sur le territoire, sachant qu'en outre, les agriculteurs ne seront pas contraints de capturer leur CO₂ ni de le vendre à H2V.

Séparation CO₂/méthane et liquéfaction du CO₂

La récupération du CO₂ en sortie de méthaniseur et son acheminement jusqu'à l'unité de méthanolation a fait l'objet de plusieurs questions, notamment par comparaison avec l'usine chinoise Jiangsu Sailboat réalisée par la société islandaise Carbon Recycling International (CRI) et avec l'usine danoise Kasso réalisée par la société danoise European Energy et la société japonaise Mitsui. Dans les deux cas, l'acheminement du CO₂ a été simplifié car l'usine chinoise dispose sur place d'une unité de méthanisation/production de CO₂, et l'usine danoise possède sa

¹⁸ Méthanolation : Réaction chimique consistant à faire réagir des molécules de CO₂ avec de l'hydrogène (H₂) pour produire du méthanol (CH₃OH). Équation chimique : 3H₂ + CO₂ = CH₃OH + H₂O

propre unité de séparation CO₂/méthane à proximité de l'usine de production d'e-méthanol. Il s'en est suivi des interrogations sur les possibilités pour H2V d'avoir une production plus intégrée de CO₂ et de savoir quelles sont les perspectives actuelles concernant la séparation CO₂/méthane dans le projet H2V : « *Est-ce qu'une telle unité (ou des unités) de séparation CO₂-méthane est prévue à Illange [NDLR : Florange-Uckange] ? Ou ailleurs ? Est-ce que les agriculteurs pourront livrer directement leur biogaz à Illange [NDLR : Florange-Uckange] ?* », « *Etes-vous en contact avec European Energy ? Pourriez-vous organiser une visite des usines de Kassoe (à 841 km d'Illange [NDLR : Florange-Uckange]) pour les élus locaux ?* »

Il a été également demandé. « *Qui financera la collecte du CO₂ agricole, sa séparation du méthane et sa liquéfaction ? Ces coûts sont-ils inclus dans les 800 millions € du projet H2V Illange ?* ».

D'autres questions ont abordé les aspects techniques de l'extraction du CO₂. « *Comment extraire le gaz carbonique de dizaines de cuves agricoles sous bâches pour ensuite le refroidir ? Comment adapter ces dizaines de petites installations de méthanisation agricole pour l'extraction du gaz carbonique alors que ces installations n'ont pas été conçues me semble-t-il dans ce but ? Ne s'agit-il pas alors de les revoir pour les remplacer par des méthaniseurs centraux beaucoup plus grands et moins nombreux ?* »

La méthanisation

Une attente de garanties environnementales

Des participantes et participants ont souhaité que des engagements soient pris sur les conditions de production de la biomasse utilisée dans les méthaniseurs. La question de la traçabilité de la biomasse et du cadre réglementaire encadrant son origine a été posée à plusieurs reprises au cours de la concertation : « *Le seul problème, c'est qu'il n'y a pas d'engagements environnementaux concernant la provenance de la biomasse agricole. On pourrait imaginer une charte environnementale vous engageant juridiquement* ».

Inquiétudes relatives à l'impact sur le modèle agricole local

L'un des points soulevés a concerné le risque de transformation du paysage agricole lorrain sous l'effet d'une demande accrue en cultures destinées à la méthanisation. Des participantes et participants ont redouté un phénomène d'industrialisation agricole comparable à d'autres territoires français, avec pour corollaire la disparition de la diversité paysagère, la hausse des intrants chimiques et une pression sur les ressources en eau : « *Ici, en Lorraine, personne n'a envie de voir notre surface agricole se transformer en désert agricole* », « *Cela va-t-il inciter les agriculteurs lorrains à se tourner davantage vers cette activité, vers une agriculture plus intensive, plus extensive, accompagnée d'utilisations abusives de pesticides et de ressources en eau ?* ».

Des participantes et participants ont appelé à anticiper ces externalités via des dispositifs de régulation et des analyses d'impact environnemental et socio-économique plus approfondies : « *Comment ces externalités sont-elles prises en compte dans les analyses Cycle de Vie / Bilan Carbone ?* »

Demande de transparence sur les volumes, les pratiques et les territoires concernés

Des participantes et participants ont exprimé le besoin d'avoir une cartographie précise des zones agricoles concernées, des surfaces mobilisées et des pratiques culturales envisagées. Cette transparence a été considérée comme un préalable à l'acceptabilité du projet : « *Savez-vous déjà très précisément quel territoire agricole, quelles fermes, quelles communes seront impactées ou pas par le développement de la méthanisation ?* »

Conséquences économiques et sociales sur le monde agricole

Des contributions ont abordé les effets potentiels de la méthanisation sur l'économie agricole locale, notamment la mise en concurrence des usages des terres et le risque de spéculation foncière. Des inquiétudes ont été exprimées sur une forme de recentralisation autour de grandes exploitations, au détriment des petites structures : « *L'utilisation intensive des méthaniseurs va amplifier un phénomène supplémentaire, la spéculation et l'accaparement des territoires agricoles par les grosses exploitations agro-industrielles* ». Des participantes et participants ont souligné par ailleurs le coût des équipements liés à la liquéfaction du CO₂ pour les agriculteurs et

ont questionné la répartition des efforts et bénéfiques : « Ces CO₂, pour passer à l'état liquide, nécessitent des investissements qui sont très conséquents, quand même, pour les agriculteurs. [...] Un coup de pouce serait le bienvenu ».

Des éléments de réponse sur les pratiques actuelles de méthanisation

Des contributions ont cherché à rappeler le cadre réglementaire existant, notamment la limitation à 15 % de cultures principales dans l'alimentation des méthaniseurs : « La méthanisation ne contribue pas à artificialiser les sols. Réglementairement, un méthaniseur agricole est limité à 15 % de récolte. Les 85 % restants étant des déchets agricoles et de l'industrie agroalimentaire ».

Enjeux locaux : logistique, nuisances, acceptabilité

Enfin, des participantes et participants ont évoqué des aspects concrets liés à la logistique induite par la méthanisation. Le transport du CO₂ liquéfié, estimé à 50 camions par jour, a suscité des interrogations en termes de flux, de nuisances et de sécurité : « Une estimation a en particulier retenu mon attention, c'est 50 camions par jour de CO₂ biogénique provenant directement des méthaniseurs lorrains, soit environ 12 500 camions par an ». Par ailleurs, la question des odeurs associées aux méthaniseurs a été mentionnée : « Il faut savoir qu'il est en prévision une unité de méthanisation à côté. Donc, il faut y penser. Et les unités de méthanisation, ça crée des odeurs ».

Les problématiques de l'eau

Une consommation d'eau jugée importante dans un contexte de tension croissante sur la ressource

Le public a été sensible à la question de la ressource en eau dans un contexte hydrologique de plus en plus tendu. Ainsi, plusieurs participantes et participants ont souligné que : « Des alertes sur la pénurie d'eau sont prévues en Moselle dès juin, et les risques de sécheresse ne font que s'accroître ».

La proximité avec la centrale nucléaire de Cattenom, grande consommatrice d'eau pour son refroidissement, est un motif de préoccupation. Des participantes et participants ont formulé la crainte de conflits d'usage : « Est-ce que les besoins en eau d'H2V ne vont pas bloquer l'activité de la centrale nucléaire de Cattenom ? »

Conflits d'usage et partage de la ressource : une inquiétude récurrente

Au-delà de la quantité d'eau utilisée, c'est la répartition de cette ressource entre différents usages – industriels, domestiques, agricoles – qui a été débattu. En cas de sécheresse, la question des usages prioritaires a été posée lors de plusieurs temps d'échange : « Avec l'augmentation du risque de sécheresse, l'installation envisagée devrait-elle fermer une partie de l'année pour assurer l'approvisionnement pour les usages prioritaires ? »

Des doutes ont été également émis sur la possibilité de maintenir plusieurs projets industriels du même type dans la région : « Il y a d'autres installations du même type prévues, notamment à Épinal. Il est illusoire de penser que de telles consommations pourront se faire sans risques, en particulier pour l'environnement et les habitants ».

Rejets, qualité de l'eau et effets sur l'écosystème

L'attention du public s'est aussi portée sur la qualité des rejets dans la Moselle, tant en termes thermiques que chimiques. La possibilité de rejets d'eau chaude insuffisamment refroidie a alimenté les inquiétudes sur la biodiversité locale : « Nous portons une attention toute particulière au rejet d'une eau chaude qui perturberait l'écosystème local. Est-ce que des normes de refroidissement et des seuils de température de rejet seront mises en place ? »

Le traitement des eaux usées et des résidus solides, notamment les boues issues du processus d'électrolyse, a été également évoqué comme point de vigilance. Les participantes et participants ont demandé la mise à disposition d'études d'impact détaillées, intégrant les effets cumulés avec d'autres projets industriels sur le même bassin versant.

Des participantes et participants ont demandé des garanties sur les dispositifs de recyclage de l'eau et sur **l'intégration de technologies de refroidissement économes** : « *Il conviendra de vérifier que ces intentions seront concrètement mises en œuvre, même si cela suppose des investissements supplémentaires* ».

Risques climatiques et inondations : résilience à renforcer

L'implantation du projet sur un **Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)** a également soulevé des inquiétudes, notamment sur l'impact potentiel en cas de crues : « *L'eau ne s'évacue déjà pas en cas de fortes pluies. Qu'est-il prévu concernant les problématiques déjà existantes des terrains avoisinants concernant les inondations ?* »

Préoccupations relatives aux rejets, à la pollution et aux nuisances

Rejets et pollution atmosphérique

L'un des axes de vigilance soulevés par les habitants a concerné la nature et le traitement des rejets, notamment les rejets aqueux et gazeux. Des interrogations précises ont émergé, à l'instar de cette question posée lors d'un échange public : « *Comment sont traités les rejets, aqueux, gazeux ?* ». La proximité du site avec des zones résidentielles a renforcé les inquiétudes. « *Habitant Illange juste en face du port avec vue sur le U4, y a-t-il un risque de pollution atmosphérique de cette usine ?* »

Ces préoccupations ont été parfois contradictoires, sur l'impact du projet : « *C'est un bon projet si cela permet de moins polluer l'air* ». Tandis que d'autres expriment une crainte plus marquée : « *Projet néfaste pour ma santé respiratoire* », « *on est de plus en plus empoisonné* ».

Risques sanitaires et qualité de vie

Au-delà des rejets directs, des participantes et participants ont souligné les risques sanitaires associés à une éventuelle pollution de l'air. Les effets sur la santé respiratoire ont été mentionnés, notamment par les personnes vivant à proximité immédiate du futur site. Par ailleurs, des participantes et participants estiment que l'impact dépendra fortement des conditions météorologiques, en particulier des vents dominants : « *Effectivement, avec les vents dominants d'Est, si c'est d'Ouest, on n'est pas trop concernés* ».

Nuisances sonores et autres désagréments

Le bruit a constitué un autre point de vigilance. Des expériences passées sont évoquées pour illustrer les craintes liées aux nuisances sonores : « *Le bruit, c'est quand même un point important [...] J'ai souvenir d'un projet industriel qui aboutit dans les années 90. C'était une filiale d'un groupe industriel qui produit de l'acier [...] Dès que l'été arrive, ils ouvrent les portes, parce qu'ils ont chaud, et on entend le ramdam des presses de découpe* ».

Des inquiétudes similaires ont émergé quant à l'augmentation du trafic routier : « *Trop de bruit, trop de pollution, encore plus de camions sur notre territoire* ».

L'énergie

Une consommation électrique jugée très élevée

Le **besoin en électricité du projet** – environ 2 TWh par an pour alimenter 400 MW d'électrolyseurs – a suscité de vives réactions. Des participantes et participants ont pointé le risque de tension sur le réseau, dans un contexte où d'autres projets électro-intensifs sont en cours sur le territoire. « *Le projet nécessitera 2 000 GWh d'électricité par an [...]. Notre territoire ne dispose probablement pas de capacités locales renouvelables suffisantes* ».

Efficacité et sobriété énergétique : un point de vigilance

Des contributions ont énoncé que **les rendements énergétiques** étaient faibles à cause des pertes d'énergie lors de chaque étape de transformation de la production d'hydrogène vert et d'e-méthanol « *Je vois dans le projet un*

*processus de dégradation de l'énergie [...] sans une quelconque décarbonation à mon sens ». L'absence de valorisation de la **chaleur fatale** est apparue comme une lacune majeure dans le dossier. « Il serait bénéfique de faire une étude de faisabilité énergétique sur la récupération de chaleur ».*

Compatibilité avec les objectifs de transition énergétique

Des interrogations ont porté sur la **cohérence du projet avec les politiques climatiques locales** (PCAET¹⁹) et nationales, dans un contexte où il est considéré que les économies d'énergie accusent un important retard. « *Quelle est la concordance avec le PCAET qui prévoit 55 % de réduction de la consommation d'énergie ? L'hydrogène vert est perçu par certains comme une ressource rare, à utiliser de manière ciblée. « L'hydrogène vert consomme énormément d'électricité avec un rendement relativement faible ».*

Propositions alternatives et critiques du modèle énergétique

Des participantes et participants expriment une forme de scepticisme sur le choix technologique retenu, appelant à explorer d'autres pistes comme un mix avec biogaz ou, un recours transitoire au charbon. « *Est-ce que la planète serait vraiment fâchée si on avait juste 5 trains par an de charbon de Pologne ? ».* Enfin, des participantes et participants ont rappelé les limites de l'électrification massive face aux risques systémiques (tempêtes solaires, pannes) et la nécessité d'une planification plus sobre et résiliente. « *On est dans un technosolutionnisme qui ne remet pas en cause notre modèle de développement ».*

La décarbonation

Une compréhension contrastée du concept de décarbonation

Des participantes et participants ont exprimé une incompréhension sur l'usage du mot « décarbonation » tel qu'employé par le porteur de projet : « *Je ne comprends pas le mot "...décarbonation..." que j'ai lu sur un panneau H2V exposé en salle. Le CO2 entrant reste potentiellement sortant dans le e-méthanol résultant ».*

Des participantes et participants ont ainsi estimé qu'« *il ne faut pas trop abuser de ce mot-là [le vert] parce que vous allez vite être traité de "greenwashing" ».* Ils ont demandé de préciser « *la proportion de l'électricité qui vient des centrales nucléaires, celle qui vient des énergies renouvelables ».*

Tentative de quantification du bilan carbone du projet

Une question a été posée sur l'efficacité coût-bénéfice du projet, et sur le rôle que des projets industriels peuvent jouer dans la trajectoire bas-carbone nationale : « *Est-ce qu'on peut en déduire que des usines comme celle d'H2V pourraient dispenser la France de tout autre effort [NDLR : en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre] ? »*

Une contribution sectorielle jugée pertinente mais à cibler

Des remarques ont salué la pertinence d'utiliser l'hydrogène pour des usages ciblés. « *Décarboner la production d'engrais, en premier. Deuxièmement, décarboner l'industrie [...] ».* Ainsi, l'hydrogène vert est perçu comme un outil potentiellement utile s'il est réservé à des usages difficiles à électrifier directement. Mais cette utilité suppose une hiérarchisation des usages en fonction de leur efficacité carbone. « *L'hydrogène vert consomme énormément d'électricité pour être produit avec un rendement relativement faible, nous considérons que l'hydrogène vert est une ressource rare ».*

Nature décarbonée de l'électricité : une condition à préciser

Le public a jugé positive l'alimentation de l'usine via des contrats d'approvisionnement à long terme en électricité renouvelable. Mais des participantes et participants ont souligné que cette disposition ne garantissait pas, à

¹⁹ Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)

chaque instant, une électricité décarbonée. « *L'usine continuera de fonctionner à régime optimal, même lorsque l'installation partenaire sera à l'arrêt* ».

« *Elle consommera donc l'électricité du réseau français, plus ou moins décarbonée selon le profil horaire* ».

Appel à une évaluation globale et coordonnée de la filière hydrogène

Enfin, une vigilance forte a été exprimée sur le développement de la filière hydrogène au niveau national. Des contributions appellent à une vision d'ensemble et à une coordination rigoureuse : « *Éviter un déploiement désordonné énergivore de la filière hydrogène, contraire aux principes de sobriété* ».

Propositions formulées par le public :

Des participantes et participants ont indiqué que l'usine « *consommera donc l'électricité du réseau français, plus ou moins décarbonée selon le profil horaire* ». Il a été suggéré de mettre en place des « *contrats d'effacement volontaire²⁰* » lors des périodes de tension sur le réseau électrique pour éviter d'utiliser de l'électricité issue des centrales thermiques.

Le raccordement RTE

Une attente d'intégration territoriale et de préservation du foncier stratégique

L'exigence principale formulée par les collectivités locales, en particulier par les participantes et les participants, concerne la préservation du foncier économique et la nécessité d'un tracé adapté à l'environnement local. Il a ainsi été rappelé dans plusieurs temps d'échange que « *le raccordement 225 kV ne devra pas empiéter sur les terrains des zones d'activités économiques voisines* », et que le public « *demande un tracé souterrain optimisé, en concertation avec les acteurs économiques, pour garantir la préservation du foncier stratégique* ». Cette demande s'est traduite par une volonté d'articuler le développement du projet industriel avec les autres dynamiques d'aménagement du territoire. Elle a été renforcée par un souci exprimé de manière plus générale de « *veiller à ce que le raccordement électrique se fasse dans des conditions optimales pour le territoire* ».

Des attentes en matière de protection de l'environnement

Des contributions ont souligné l'intérêt du recours à un raccordement souterrain, perçu comme un moyen de réduire les impacts paysagers et écologiques. Le public a identifié le fait que ce type de solution « *permet de limiter l'emprise au sol* », même si des effets sont à prévoir « *en particulier lors de la phase de construction, notamment pour la création de chemins d'accès temporaires et ceux pour les interventions futures d'entretien* ».

Par ailleurs, des appels ont été faits à la vigilance sur la biodiversité, avec la demande que « *la protection de la nature et des espèces protégées soient précisés au terme d'études plus approfondies* ».

Des interrogations sur les modalités techniques et les impacts locaux

Des participantes et participants ont exprimé des doutes ou besoins de clarification concernant le tracé précis du raccordement et son emprise. Des questions ont notamment porté sur le risque de passage « *sous des terrains privés* » et les conséquences éventuelles pour les riverains : « *ça veut dire que potentiellement, les maisons qui sont situées entre le poste Saint-Hubert et l'usine... En dessous de chez moi, voilà. Savoir quels sont les impacts pour ça ?* ». Des remarques ont également été formulées sur la justification du choix technique, notamment au regard de l'existence d'infrastructures électriques antérieures : « *On avait déjà une ligne 63 000 entre Saint-Hubert et ici, en aérien, alors pourquoi ne pas la reprendre ?* »

²⁰ [Les offres d'Effacement pour débloquer un prix du kWh plancher](#)

Le foncier et les friches

Un projet s'inscrivant dans une logique de reconversion industrielle

Le projet H2V Thionville s'inscrit dans une dynamique de **réhabilitation des friches industrielles** du territoire mosellan. Cette orientation générale a recueilli un **soutien** au sein des expressions publiques, dans la mesure où elle permet de valoriser un espace jugé peu compatible avec d'autres usages « *Le projet porté par H2V répond à une préoccupation majeure rencontrée par les élus locaux, à savoir la réhabilitation des nombreuses friches industrielles, encore présentes en Moselle* ».

Des participantes et participants ont rappelé que la zone concernée, notamment le parc à fonte d'Uckange, ne constitue **ni une terre agricole, ni une zone résidentielle**, ce qui justifie son utilisation à des fins industrielles : « *Ce n'est pas une zone qui pourrait être dédiée à une autre activité. Ça ne veut pas dire qu'on peut faire n'importe quoi* ».

Une reconnaissance des limites écologiques historiques du site

Le passé industriel du site est reconnu, de même que l'absence de vocation écologique préalable de la zone. « *J'admets que la zone concernée n'était pas autrefois un modèle écologique à suivre. J'applaudirais une implantation industrielle rentable, fiable à moyen et long terme, respectueuse des standards actuels* ».

Le projet est ainsi perçu par le public comme une **forme de continuité historique** prenant en compte les enjeux environnementaux : « *Automatiquement, Uckange, c'est une friche [...] Et refaire sur le parc à fonte une usine, 'verte' entre guillemets [...], pour l'instant, je trouve que c'est favorable* ».

Des attentes sur la gestion des pollutions historiques

La **qualité environnementale du site** suscite des préoccupations. Des diagnostics ont révélé la présence de **polluants résiduels** dans les sols et les eaux souterraines, notamment des métaux lourds et fluorures. Si un plan de gestion des terres est prévu par le porteur de projet, des participantes et participants ont insisté sur la nécessité d'un **suivi rigoureux et transparent**. « *Il conviendra toutefois de s'assurer que le calendrier de construction ne serve pas de prétexte pour reporter ou contourner les obligations de dépollution incombant aux responsables des pollutions historiques* ».

Un encadrement réglementaire jugé indispensable

Enfin, des participantes et participants ont exprimé leur **attachement à un strict respect du cadre réglementaire** en matière d'environnement, de sécurité et d'urbanisme. Le projet ne peut selon eux être acceptable qu'à la condition d'une **mise en œuvre exemplaire des obligations légales**. « *Je fais confiance à toutes les obligations d'État pour garantir que ça sera nettement mieux que l'usine d'Uckange avant, dans le domaine de la protection des populations et de l'environnement* ».

L'hydrogène

Une adhésion sélective à l'hydrogène, en fonction de ses modes de production

Une distinction nette a été établie par des participantes et participants entre les différentes formes d'hydrogène, selon leur méthode de production : l'hydrogène « vert » est issu des énergies renouvelables, tandis que l'hydrogène « blanc », ou naturel, est extrait du sous-sol mais la technologie n'est pas encore jugée à maturité. L'hydrogène dit « bas-carbone », incluant de l'électricité d'origine nucléaire dans sa production, est parfois perçu moins positivement. « *OUI à l'hydrogène NATUREL dit Hydrogène BLANC et l'hydrogène VERT issu des énergies renouvelables. NON à ce projet d'hydrogène qui aux 2/3 dépendra de l'électricité issue du NUCLEAIRE* ».

Cette hiérarchisation des sources d'énergie a reposé sur plusieurs arguments. L'aspect environnemental est central, en particulier la critique du nucléaire pour ses déchets radioactifs à long terme. « *La production d'électricité à partir du nucléaire produit des déchets hautement radioactifs laissés aux générations futures et dont*

on n'a aucune garantie de la stabilité dans le temps ». Par ailleurs, l'évolution attendue des coûts a été également mise en avant. Des participantes et participants ont estimé que la compétitivité de l'hydrogène bas-carbone sera compromise par la hausse attendue du coût de l'électricité nucléaire, comparé à celui des énergies renouvelables. « De plus en plus d'études démontrent que le coût de l'électricité issue du NUCLEAIRE sera de plus en plus élevé, bien au-dessus de celui de l'éolien et du photovoltaïque ». Enfin, le recours au terme « hydrogène vert » pour désigner un hydrogène majoritairement issu du nucléaire a été jugé trompeur par certains. « Moi je suis étonnée de voir qu'on parle d'hydrogène vert, alors que l'énergie principale utilisée sera le nucléaire. N'est-ce pas de l'hydrogène rose et non vert ? »

Le contexte politique et énergétique, source d'incertitude

Des participantes et participants ont souligné que le projet H2V Thionville s'inscrit dans un contexte national évolutif, notamment au regard des décisions politiques récentes. L'adoption, le 19 juin 2025, d'un moratoire parlementaire sur l'éolien et le photovoltaïque a fait réagir des participantes et participants qui y voient une remise en cause des objectifs initiaux du projet en matière d'approvisionnement en énergies renouvelable. « *Peut-on encore présenter ce projet comme de la production d'hydrogène VERT ? Le 19 juin, H2V nous parlait d'un objectif de 50 % d'énergies renouvelables. Ça me semble inatteignable avec ce rétropédalage* ».

La rareté de l'hydrogène vert a également été soulignée au regard de la forte consommation électrique qu'impliquent les électrolyseurs et de la nécessité de réserver cette ressource à des usages ciblés. « *Nous considérons que l'hydrogène vert est une ressource rare. [...] Il faut prendre des décisions fortes tout de suite, car selon les choix sur la production d'électricité, le réseau devra avoir des configurations différentes* ».

Des attentes sur l'intégration paysagère

Les échanges ont révélé une vigilance autour des **impacts patrimoniaux et paysagers** du projet H2V Thionville. Des participantes et participants ont souligné l'importance symbolique du haut-fourneau pour les habitants et ont exprimé leur attachement au site de l'U4, perçu comme un lieu de mémoire, mais aussi comme un espace en devenir culturel et universitaire. « *On a la chance d'être sur un super site ici avec l'U4 qu'on essaye de mettre en valeur et, en tant qu'habitant, on en est fiers et je sais que pour les gens qui habitent le secteur, ils ont plein de contraintes par rapport aux ABF, etc. Et là, on va mettre une usine juste derrière. Donc, savoir au niveau impact visuel paysager aussi, sur vos visuels, on ne s'imagine pas trop le relief en fait, on ne sait pas trop si c'est des installations hautes ou pas, et savoir s'il y a potentiellement des impacts visuels, là, de là où on est, derrière* ».

Cette interrogation a été renforcée par le débat autour des **torchères**. Des participantes et participants ont plaidé pour une hauteur minimale de 60 m pour des raisons de sécurité, d'autres pour une moindre visibilité afin de préserver les vues sur l'U4. « *En réaction à l'intervention [...] qui proposait que les torchères soient les plus hauts possibles [...], certains se sont au contraire dits préoccupés par l'impact paysager d'une hauteur trop élevée [...]. Il a été proposé que H2V réalise une vue de l'usine depuis l'U4* ».

Les nuisances sonores, olfactives et visuelles

Nuisances sonores : une inquiétude transversale

Les nuisances sonores sont apparues comme une préoccupation dans les échanges. Plusieurs participants ont exprimé des interrogations sur l'intensité du bruit généré par l'usine, mais aussi sur la manière dont il sera mesuré et perçu au quotidien : « *Quelles sont les nuisances sonores de ce type d'usine ?* », « *Est-ce que, justement, on prend en compte tous ces aspects ? Parce qu'en fait, il y aura tous les camions de toute la zone...* ».

Un point d'attention a été porté par une participante sur la gêne que pouvait représenter « *le bruit de fond constant d'une usine, même si celle-ci respecte les seuils réglementaires* ».

Nuisances olfactives : un flou persistant et des demandes de clarification

Les odeurs potentielles générées par l'installation ont suscité des interrogations : « *Est-ce que l'usine va générer de mauvaises odeurs ?* ».

La question du **e-méthanol**, produit évoqué pour ses effluves alcoolisés, a également été soulevée, tout comme le **fonctionnement des torchères**, perçu comme potentiellement générateur d'odeurs.

Des participantes et participants ont également mis en avant l'importance de **prendre en compte les vents dominants** pour anticiper les zones potentiellement exposées : « *Avec les vents dominants d'Est, si c'est d'Ouest, on n'est pas trop concernés* ».

Attentes en matière de prévention et de transparence environnementale

L'ensemble de ces préoccupations a convergé vers une **demande de garanties** de la part du porteur de projet. Des participantes et participants ont insisté sur la nécessité d'intégrer ces engagements à l'autorisation environnementale, avec un **suivi transparent et participatif**, notamment via l'implication des riverains. « *Le porteur de projet doit apporter des garanties fermes concernant les nuisances potentielles : bruit, odeurs, vibrations* ». « *Des engagements mesurables doivent être intégrés à l'autorisation environnementale, avec un suivi transparent, associant les riverains* ».

La formation, un enjeu important pour l'ancrage territorial du projet H2V Thionville

La formation

Une attente de structuration des parcours dès le secondaire

Les participantes et participants ont souligné la nécessité d'un travail en amont avec les établissements d'enseignement secondaire et supérieur pour adapter les filières. Cette demande s'est exprimée notamment à travers cette question : « *Est-ce qu'il y aura des formations spécifiques ? [...] Les BTS c'est minimum deux ans après le bac, mais peut-être que c'est des filières spécifiques à mettre en place dès la seconde. Et je voulais savoir si vous avez pris contact avec des lycées dans le secteur ?* ».

Des préoccupations sur la nature des emplois créés

Derrière la question de la formation, c'est aussi celle des **profils recherchés** qui a été soulevée : « *Ce serait intéressant d'identifier de quel type d'emploi vous avez dit que ce sont des emplois qualifiés, de niveau BTS, et éventuellement déjà d'indiquer dans les informations les filières de formation requises* ».

Tisser des liens avec les formations locales

Des participants ont exprimé le souhait de voir se renforcer les **liens avec les lycées techniques et les établissements de formation professionnelle** du territoire : « *L'implantation d'H2V vient donc répondre à cet enjeu de l'emploi et vient assurer des débouchés importants pour les formations du territoire déjà largement tournées vers l'industrie et l'environnement* ».

Propositions formulées par le public :

Des participantes et participants ont également proposé des pistes d'engagement plus structurants pour **favoriser la fidélisation des jeunes formés** : « *Quand j'étais jeune ingénieur, j'ai signé des contrats d'obligation de travailler chez l'employeur qui finançait ma formation. Sinon, je devais rembourser* ».

Des ressources locales déjà mobilisées

Des participantes et participants ont mis en avant les **outils et initiatives existants sur le territoire**, qui pourraient contribuer à structurer une offre cohérente. Un représentant d'un centre de formation a ainsi rappelé : « *Il y a*

également une filière dans la formation professionnelle continue qui vient de s'installer à Metz, [...] pour des techniciens supérieurs dans l'exploitation d'installations hydrogène. C'est un premier début. On s'adresse plutôt aux adultes, mais c'est complémentaire à la filière de formation initiale ».

Un tissu local perçu comme déjà actif sur la formation hydrogène

Des participantes et participants du territoire ont également exprimé leur engagement dans la structuration de la filière. C'est le cas d'un membre de l'enseignement secondaire : « J'appartiens au campus [...] Bien évidemment qu'on travaille déjà en amont par rapport à ce sujet de l'hydrogène. Donc, on répondra présent par rapport à cela ».

Un appel à la coordination avec les acteurs locaux de la formation

Des participantes et participants ont souligné l'importance de **lier le développement industriel à celui de l'offre de formation**. Une demande a été énoncée d'une collaboration étroite avec les établissements scolaires, techniques et universitaires du Grand Est, afin de garantir un accès local et structuré aux futurs métiers de l'hydrogène. « L'expansion de la filière hydrogène dans notre département soulève la question du développement parallèle de formations qualifiantes, en lien avec les établissements scolaires et universitaires locaux ». « Anticiper les besoins de formations nécessaires au niveau de la main d'œuvre locale ».

Enfin, une demande a été formulée pour une approche transversale **avec les acteurs locaux de l'éducation et de la formation** : « Une collaboration étroite avec les organismes de formation et les établissements d'enseignement supérieur du Grand Est ».

Des conditions d'attractivité à construire pour retenir les talents

Au-delà de la question de la formation, plusieurs participants ont interrogé la **capacité du site à recruter et fidéliser** des salariés, dans un **contexte concurrentiel transfrontalier**. Le **niveau de salaire**, le **risque industriel lié au classement SEVESO**, les **services aux salariés**, la **mobilité vers le site**, la **nature des postes** et la **qualité de vie au travail** ont été évoqués comme des facteurs déterminants. « Le niveau des salaires ». « La qualité de vie au travail : mise en place de services pour les salariés (garderie, etc.), développement de l'accessibilité du site (pistes cyclables, transports en commun, arrêt de bus...) ». Des participantes et participants ont souligné que le **caractère innovant et écologique du projet** pourrait constituer un levier de motivation : « La participation à une industrie innovante et verte peut être un élément de motivation, notamment pour les plus jeunes ». La proximité domicile/travail peut-être également un facteur de motivation, en matière de temps de parcours et de participation à la sobriété énergétique : « Le fait de réduire les trajets avec un emploi de proximité ira également dans ce sens, aussi infime l'impact soit-il ».

Toutefois, des **freins potentiels** ont également été identifiés, notamment le **rythme de travail en 5x8**, les **risques industriels liés au classement Seveso**, ou encore la **faible attractivité perçue des postes** en comparaison avec les opportunités luxembourgeoises. « Le rythme de travail en 5x8, l'ennui aux postes et les risques industriels [...] ont été identifiés comme de potentiels freins au recrutement ». Des **doutes ont été exprimés quant à la capacité du projet à retenir des profils qualifiés**, souvent attirés par des rémunérations plus avantageuses au Luxembourg. « Vous présentez vos postes qui seront à pourvoir chez vous de hautement qualifiés. Nous sommes ici dans un secteur franco-luxembourgeois. Nos hauts qualifiés ont tendance à partir sur le Luxembourg plutôt que de rester sur la commune d'Uckange. Est-ce que vous avez pris en compte cet élément dans vos possibilités de recrutement ? ». « Le contexte transfrontalier et la concurrence avec les salaires luxembourgeois créent de fortes exigences. C'est tout particulièrement vrai pour les profils polyvalents, qui sont plus rares et donc plus chers ».

Retombées économiques locales : attentes, leviers, points de vigilance et propositions

Une attente d'ancrage territorial du projet

Au cours de la concertation, les participantes et participants ont exprimé **une attente sur les retombées économiques pour le territoire**, en insistant sur la nécessité que le projet **s'inscrive dans une logique d'écosystème local**. Cette attente s'est exprimée à travers la volonté que H2V Thionville noue des **synergies concrètes avec les entreprises locales**, tant pour les phases de construction que pour l'exploitation du site. *« Afin que les retombées économiques soient maximales, toutes les synergies avec les entreprises locales doivent être étudiées, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en énergie, que ce soit en direction des industries ou des agriculteurs ».*

Le recours à des **prestataires locaux pour la sous-traitance, la maintenance, l'informatique ou le gardiennage** a été évoqué dans plusieurs rencontres. Des participantes et participants ont pris exemple sur d'autres projets industriels dans la région ayant déjà mis en œuvre des bonnes pratiques. Il a été proposé que le projet sollicite *« autant que possible des entreprises locales pour l'achat de biens et services, comme cela a été fait pour d'autres usines sur le territoire ».*

Développement d'une filière industrielle locale autour du e-méthanol et de l'hydrogène

Des participantes et participants ont souligné que le projet H2V Thionville pourrait constituer **un levier de structuration d'une filière industrielle locale**, allant au-delà de l'usine elle-même. Des pistes ont été évoquées autour de la **logistique, la maintenance, l'ingénierie ou encore le transport**, dans une dynamique de **création de valeur et d'effets d'entraînement pour les PME et ETI du territoire** : Développer *« une filière locale autour du e-méthanol et de l'hydrogène : sous-traitance, maintenance, ingénierie, logistique ».* Cette perspective est perçue comme **cohérente avec les ambitions de réindustrialisation** portées par France 2030 et les objectifs du Pacte vert européen. *« Les retombées économiques locales attendues concernent les emplois directs et indirects, la création d'une nouvelle filière industrielle et les effets d'entraînement sur les PME et ETI du territoire ».*

Effets indirects et transformation des infrastructures

Le projet est également perçu comme un **levier potentiel de transformation des infrastructures locales** : *« Un levier de transformation des infrastructures locales (transport, énergie, logistique), favorable à l'ensemble du tissu économique ».*

Préoccupations individuelles et effets négatifs possibles

Enfin, certaines inquiétudes individuelles ont été exprimées, notamment en lien avec la **perte de valeur immobilière** pour les riverains du projet d'H2V, ou la **transformation d'un environnement perçu comme naturel**. *« Qu'est-il prévu pour la décote des logements qui étaient entourés de nature ? »*

Un projet exposé à un marché émergent

Le développement du projet H2V Thionville, orienté vers la production d'**e-méthanol**, s'inscrit dans un contexte de **profondes mutations des marchés de l'énergie et des carburants**. Cet environnement mouvant a suscité, de la part du public, **des interrogations sur la structuration future de ces filières**. *« Quelle serait la manière dont serait structuré le marché du e-SAF et du e-méthanol ? ».*

Une préoccupation sur la pérennité de l'investissement industriel

De manière transversale, des participantes et participants ont insisté sur la **nécessité de garantir la pérennité des investissements**, dans un secteur énergétique où les **marchés évoluent rapidement**, notamment sous l'effet des politiques européennes, des innovations technologiques et de la concurrence internationale. Un point de vigilance a été énoncé sur *« la pérennité de l'investissement, face à l'évolution des marchés énergétiques et aux incertitudes sur les carburants durables ».*

Propositions formulées par le public

Parmi les propositions formulées, des participantes et participants ont appelé H2V à :

- **Associer les entreprises locales aux contrats de travaux et de fournitures ;**
- **Explorer les collaborations avec les producteurs d'énergie locaux**, y compris agricoles ;
- **Rejoindre les clubs économiques du territoire**, afin de mieux s'insérer dans le tissu économique local.
« [la société H2V] trouverait et proposerait des collaborations avec les entreprises du territoire ».

L'usage de l'argent public

Un questionnement sur l'usage de l'argent public au regard des besoins territoriaux et de la transition énergétique

Le projet H2V Thionville, dont le coût annoncé avoisine **800 millions d'euros**, a suscité des **interrogations sur la pertinence des financements publics susceptibles d'être alloués**, dans un contexte de contraintes budgétaires et de priorités climatiques. Des participantes et participants ont appelé à **un débat de fond sur l'allocation des ressources publiques** en matière de transition énergétique. « *Face à l'urgence climatique, les pouvoirs publics doivent-ils continuer, malgré l'apparition de nouveaux carburants, à financer le modèle actuel des transports ou bifurquer vers des modèles de mobilités plus sobres et résilients ?* »

La légitimité des subventions publiques conditionnée à l'utilité territoriale

Des remarques ont également mis en doute la **légitimité de mobiliser des subventions nationales ou régionales** pour un projet industriel dont les **retombées économiques et écologiques locales apparaissent limitées aux yeux de certains participants**. « *L'argent public dans le nord de la Moselle ne doit-il pas aller prioritairement vers le développement de l'offre ferroviaire plutôt que de chercher à produire de l'hydrogène vert et principalement du e-méthanol au bénéfice des secteurs aérien et maritime ?* »

Un débat sous-jacent sur les priorités climatiques et les modèles de transition

Au-delà de la question des subventions, les participants ont interrogé **la finalité même de la production d'hydrogène vert et de e-méthanol**, dans un contexte où les usages ciblés (maritime, aviation) ne bénéficient pas directement aux habitants du territoire. « *J'avais cru comprendre au départ que vous aviez des intérêts à vous placer ici par rapport au débouché de l'hydrogène et que finalement, les projets sont réorientés principalement sur le e-méthanol et avec des usages plutôt maritimes et aériens, et là, pour le coup, on n'est pas tout près. Donc, je me dis que finalement, si c'est pour devoir transporter tout ce que vous produisez, quel est le vrai intérêt de vous positionner quand même ici ?* »

Le modèle d'affaire H2V Thionville

Une interrogation sur la crédibilité économique et industrielle du porteur de projet

Les échanges au cours de la concertation ont mis en évidence **une préoccupation marquée quant à la robustesse économique de l'acteur H2V**, en particulier vis-à-vis de **la faisabilité financière, la légitimité industrielle et la solidité de son modèle d'affaires** dans un secteur aussi stratégique que l'énergie. Des participantes et participants ont ainsi exprimé le souhait de **mieux comprendre la nature réelle de la société H2V Thionville**, la structure de son capital, ses expériences passées et ses capacités effectives à mener à bien un projet d'une telle ampleur. « *RTE a-t-elle validé la crédibilité à accorder à H2V et le réalisme, la faisabilité technique et financière de son projet ? H2V a-t-elle déjà produit et vendu de l'hydrogène ? Ou s'agit-il d'une autre entité juridique ?* »

Le modèle d'affaires du projet H2V repose sur un investissement total estimé à **800 millions d'euros**, un montant jugé élevé par des participants, notamment en comparaison avec d'autres projets similaires en Europe. « *Le projet d'Illange [NDLR : Florange-Uckange] est estimé à 800 millions d'euros. Peut-on alors en déduire une répartition de 400 millions pour produire de l'hydrogène et 400 millions pour le carburant ?* ». Des participantes et participants ont demandé des **éclaircissements sur la ventilation de ce coût**, y compris sur le **montant des subventions**

attendues, ainsi que la **répartition entre fonds propres, dettes bancaires et aides publiques**. « *Quel est le budget de départ : comment réunit-on, dans le détail, 800 M€ ? Quel sera le niveau des subventions à H2V ?* ». Selon des participantes et participants, ce projet générerait peu d'emplois pérennes, par rapport à son coût « *Les 80 emplois directs créés par H2V semblent bien modestes au regard de l'investissement mobilisé* ».

Une demande de clarification sur les soutiens publics et les modalités de financement

Des contributions ont pointé une **dépendance du projet à l'aide publique**, qu'il s'agissait de **subventions d'investissement**, de **crédits d'impôts** ou de **prix de rachat garantis**. « *Il est évident pour moi qu'aucune rentabilité ne se dégage, sauf à envisager de fortes subventions ou crédits fiscaux ou parafiscaux* ». Des interrogations ont porté sur la **cohérence** entre la **déclaration de viabilité sans subventions** et la **recherche active de financements publics** : « *Pourquoi des subventions si le projet est viable (rentable ?) sans subvention ?* » D'autres quantifient **l'impact pour le contribuable** en rapportant le **niveau de subvention à l'emploi créé** : « *141 M€ de subventions (cf. Air-Liquide Siemens Normandy [ex-H2V Normandie]) pour 141 emplois sur 10 ans ? Peut-on justifier plusieurs dizaines de millions d'euros par an pour cela ?* »

Des participantes et participants ont par ailleurs soulevé **des interrogations spécifiques sur le recours à des fonds publics**, et sur l'existence ou non de procédures d'appels à projets ou d'appels à manifestation d'intérêt dans l'attribution des subventions. « *Quel est le montant des subventions publiques perçues par H2V pour Thionville-Illange [NDLR : Florange-Uckange] ? De qui proviennent-elles ? Y a-t-il eu appel d'offres [NDLR : appel à projets] ?* ». Ces questionnements s'inscrivent dans un **contexte de vigilance sur l'usage de l'argent public** pour des projets industriels en phase de développement « *Comment RTE s'explique-t-elle la non-participation d'acteurs majeurs de l'énergie ou de l'industrie au sein du capital de H2V ?* »

Un questionnement sur les perspectives de levée de fonds et la solidité du modèle d'affaires

La question de la **capacité effective de H2V Thionville à financer et mener le projet jusqu'à son terme** a constitué une préoccupation. « *RTE envisage-t-elle l'impossibilité pour H2V de lever les fonds nécessaires à la construction ?* »

Des divergences sur la rentabilité potentielle du projet

Des participantes et participants ont estimé que la rentabilité du projet peut être démontrée, à condition de prendre en compte **les revenus liés à la vente du méthanol** et à ceux de la **collecte de CO₂ industriel** : « *La vente du carburant, il se vendrait très bien et très cher. Les industriels paieraient pour se débarrasser de leur CO₂* ». D'autres ont souligné au contraire le **coût élevé du méthanol synthétique**, en raison du **prix de l'hydrogène vert** et du **prix du carbone selon sa source** (notamment issu de la méthanisation), qui entraîneraient un **prix de revient plusieurs fois supérieur** aux solutions fossiles : « *Peut-on imaginer que le méthanol produit à Illange [NDLR : Florange-Uckange] coûterait 5 fois plus que celui issu du gaz naturel ? Peut-on estimer la subvention nécessaire à 30 centimes d'euros par kilo de méthanol, soit 45 M€ par an ?* »

Le coût de production face à la concurrence

Un **enjeu de compétitivité** a été exprimé dans les contributions, en lien avec le **coût de l'électricité** et la **concurrence internationale**, notamment des projets utilisant du gaz naturel (hydrogène « bleu »). « *Comment le projet d'Illange [NDLR : Florange-Uckange] va-t-il faire face à la concurrence de l'usine d'Eemshaven [NDLR : Pays-Bas] qui produit un hydrogène 3 à 4 fois moins cher ?* » « *Nos entreprises souffrent d'un coût de l'électricité bas-carbone trop élevé, ce qui freine la compétitivité* ».

Les mobilités

Le transport routier

Une inquiétude partagée face à l'augmentation du trafic des poids lourds

Le chiffre de **50 camions par jour** a amené une **inquiétude** des riverains, en particulier dans les communes proches du site, comme **Uckange, Florange, Terville ou Thionville**. « *L'impact sur les résidents proches, dont je ne fais pas partie, reste fort. En particulier par le net surcroît du trafic routier lourd (50 camions/j à pleine charge)* ». Cette charge logistique a été perçue comme **potentiellement problématique** tant en termes de **congestion des axes existants** (notamment la RD 953, jugée « déjà à saturation »), que de **pollutions sonores, atmosphérique et lumineuse**. « *Des externalités sont à prévoir en matière de pollution de l'air et sonore, même si le site se trouve au sein d'une friche industrielle. Le trafic routier de 50 camions/jour devrait davantage être pris en compte* ». Des participantes et participants ont demandé que **le chiffre de 50 camions soit précisé ou réévalué**, notamment selon les phases de montée en charge du projet. « *Les 50 camions, ça ne démarre pas en 2030 à plein régime. Attendez-vous au plein pot en 2033-2035* ». Des participants ont rappelé que **le territoire a déjà connu ce type de flux**, sans le banaliser pour autant : « *Les 50 camions, on les avait avant à Uckange. C'était même plus, mais bon, les 50 camions, on les avait* ».

Un autre point soulevé par le public a concerné le **rayon d'approvisionnement en CO₂ annoncé à 100 km**. Des questionnements ont émergé sur les **implications géographiques** du projet notamment concernant la coopération avec les pays limitrophes, comme l'Allemagne et le Luxembourg : « *Toujours à propos des 50 camions dans un rayon de 100 km. Ce rayon inclut l'Allemagne et le Luxembourg ? Peut-on imaginer leur feu-vert pour faire circuler des camions citernes vers une usine liée au nucléaire (électricité de Cattenom) ?* »

Des incertitudes sur les infrastructures routières locales

Les participants ont **souligné les limites actuelles du réseau**, « *La RD 953 n'est plus adaptée, elle est déjà à saturation, en sachant qu'une plateforme logistique est prévue pratiquement en face de votre site* ». Des participantes et participants ont insisté sur la nécessité d'un aménagement adapté, incluant la création d'une voie de desserte dédiée. À cet égard, **le projet de « barreau nord »** a été évoqué. « *Le barreau nord permettrait de rejoindre la route de Metz et l'A31 en contournant les zones urbanisées, évitant notamment la rue des Romains à Florange* ». « *Il n'était pas concevable que les camions traversent Uckange ou empruntent la route des Romains. Une route de délestage, baptisée barreau nord, est envisagée* ». Cependant, des participantes et participants ont **exprimé des doutes** sur **l'efficacité réelle** du contournement proposé, pointant une **nouvelle concentration possible du trafic** sur certains axes ou ronds-points déjà saturés (Maisons-Neuves, route de Metz, etc.). « *Au final, ces camions vont se retrouver entre les deux ronds-points de Maisons-Neuves, donc une concentration accrue du trafic. Est-ce que ça déléstera vraiment ?* ». De plus des **questions restent ouvertes** quant à la **mise en œuvre effective de cet aménagement**, son **financement** et sa **capacité réelle à déléster les flux sur les axes critiques** : « *Est-ce que ça déléstera réellement l'axe entre Thionville et Maisons-Neuves ? Qui paiera la construction ?* »

Des participantes et participants ont également **mis en doute la faisabilité du raccordement prévu à l'échangeur 42 à Terville**, jugé incertain, voire contradictoire avec les projets d'infrastructure en cours. « *Je suis très surprise que vous parliez d'un raccordement à l'échangeur 42, alors qu'il est justement question de le fermer* ».

Une coordination territoriale et temporelle à clarifier

Des **questions de calendrier** ont été soulevées, notamment en lien avec le chantier de l'**A31bis**, dont le calendrier coïnciderait avec celui du projet H2V, créant un **risque de surcharge locale temporaire**. « *Votre calendrier coïncide avec celui de l'A31bis. Donc, on va être bloqué dans le secteur pendant les travaux. Il faut prendre ça en compte* ».

Des participantes et participants ont plaidé pour une **meilleure coordination avec les collectivités locales** afin de limiter les impacts sur les habitants : « *Le territoire de Thionville concentre déjà plusieurs infrastructures industrielles. L'ajout d'un projet de cette ampleur pose la question des effets cumulés* ».

Le transport : orienter les mobilités vers le ferroviaire

Une attente forte en faveur du transport ferroviaire pour réduire l'impact routier

Des participantes et participants ont exprimé leur préoccupation face à une possible augmentation du **trafic poids lourds**. L'idée de substituer le fret ferroviaire au transport routier est largement soutenue. « *Est-il envisageable de mettre en place une installation embranchée pour un approvisionnement par train (1 train de fret complet correspondant environ aux 50 camions évoqués) afin de limiter la congestion routière et l'empreinte carbone des flux logistiques ?* »

Une vigilance sur la capacité et l'organisation du réseau ferroviaire existant

L'utilisation du **fret ferroviaire** était globalement perçue comme une orientation positive. Cependant, des participantes et participants se sont montrés **inquiets des conséquences sur la ligne ferroviaire actuelle**, notamment en cas de cohabitation entre fret et voyageurs. « *Donc, si j'ai bien compris, le e-méthanol va sortir de l'usine via le fret. C'est bien ça ? Du ferroviaire. D'accord. Donc, je voulais savoir à quelle cadence ces trains vont partir, parce qu'on n'a qu'une ligne, à ce que je sache, où les trains voyageurs, et notamment les frontaliers qui vont bosser au Luxembourg passent, et en même temps, elle va desservir le fret. C'est déjà très compliqué, ça risque de le devenir encore plus, à moins qu'il y ait des projets entre-temps* ».

Propositions formulées par le public :

Des participantes et participants ont formulé des **propositions logistiques précises pour l'approvisionnement en CO₂**, en particulier autour du **report modal** (vers le ferroviaire ou le fluvial) ou de la **gestion horaire** des flux routiers :

« **En résumé, pour éviter les 50 camions/jour :**

- 10 camions de jour
- 10 camions de nuit
- Le reste par train (soit 30 containers-citernes de type TOMCO2) »

La possibilité d'un **approvisionnement partiel en CO₂ biogénique par voie ferrée** a été évoquée comme une **alternative crédible**, d'autant plus que ces citernes peuvent circuler indifféremment sur rail ou route.

Le transport fluvial

Une sous-utilisation perçue du potentiel fluvial du site E-LOG'IN 4

Des participantes et participants ont regretté l'absence de recours au transport fluvial, en particulier sur la Moselle qui borde le site E-LOG'IN 4. Ce mode de transport est perçu comme un atout sous-exploité, en dépit des ambitions affichées en matière de multimodalité. Des participantes et participants ont regretté qu'« *aucun des projets annoncés sur la zone E-LOG'IN 4 ne prévoit de transport fluvial sur la Moselle, alors que c'est l'un des atouts de la zone.* ». Des demandes de clarification sont formulées sur le choix du rail plutôt que du fluvial, « *Pourquoi privilégier le transport ferroviaire vers le Havre ou Dunkerque ? Quelles sont les contraintes qui empêchent un transport par voie d'eau [NDLR : voie navigable] ?* »

Des doutes ont été émis quant à la faisabilité à long terme de solutions alternatives comme le transport fluvial, notamment en raison des effets du changement climatique. « *Est-ce que l'acheminement par voie navigable est jugé suffisamment fiable dans le temps (en relation avec les étiages dus aux sécheresses, à la fonte des glaciers...) ou va-t-il falloir encore plus de poids lourds (diesel) sur les routes pour acheminer de l'hydrogène "vert" vers je ne sais quel utilisateur, à l'autre bout de la France ?* »

Le transport aérien

Le carburant de synthèse comme levier de transition, mais dans une approche graduelle

Dans une perspective de maintien ou de croissance du secteur aérien, les carburants de synthèse sont perçus comme un **moindre mal** permettant d'agir dès maintenant, en attendant des transformations plus structurelles. « *Donc, un projet qui vise à décarboner. La décarbonation, il faut la regarder dans son ensemble, et effectivement, la meilleure énergie, c'est celle qu'on n'émet pas en consommant moins. C'est ce qu'il faut viser en premier. (...) Je pense pour ma part qu'un projet comme celui d'H2V permet d'aller un peu plus vite, parce que je ne suis pas sûr, par exemple, que demain on arrête tous de voyager en avion* ».

Les effets économiques sur la mobilité : vers une évolution des comportements ?

Un autre axe de réflexion a été évoqué par le public concerne les **effets des politiques climatiques** sur le coût du transport aérien. La réglementation imposant une part minimale d'e-carburants (e-SAF) dans les vols commerciaux pourrait, selon des participantes et participants, **modifier les pratiques par le levier économique**. « *À mon avis, les compagnies aériennes seront obligées d'utiliser 5 % d'e-carburant, ce qui va augmenter le coût du transport, ce qui va décourager les comportements consuméristes* ».



Réunion de clôture à Florange - Crédit photo : **2concert**

Évolution du projet résultant de la concertation

Suite à une demande des participantes et des participants, le porteur de projet a indiqué qu'il étudiera :

- La possibilité d'utiliser la voie fluviale ;
- La possibilité d'utiliser des pipelines pour le transport du CO₂ des fournisseurs vers le site d'implantation du projet H2V Thionville.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation ». (L121-16 CE) Concrètement, à la suite de la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Par ailleurs, pour les procédures L 121-8 et suite à la publication des enseignements que le porteur de projet tire de la participation, la CNDP émet un avis sur la complétude de cette réponse publiée par le porteur de projet, plan ou programme.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Les garant.e.s ont identifié dans les sections précédentes des interrogations et arguments qui ont émergé durant la concertation préalable, qui n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse ou d'une réponse complète, et méritent des compléments dans la suite. Les principaux sont repris dans cette section.

Des précisions sont attendues de la part de H2V sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet se poursuit, plus spécifiquement sur :

- Une étude sur la compatibilité du projet avec des Établissements recevant du public - ERP situé au voisinage du projet ;
- Un bilan carbone et une analyse du cycle de vie du projet H2V Thionville sur l'ensemble de la chaîne de valeur, des matières premières entrantes aux matières produites et à leur utilisation ;
- Les mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels ;
- L'origine de l'électricité nécessaire ;
- Les études d'impacts et de dangers ;
- Les impacts environnementaux des phases de chantier et d'exploitation, en particulier ceux qui sont liés au bruit, nuisances olfactives, sanitaires et paysagères ;
- Les risques sanitaires, liés à la sécurité routière et les nuisances olfactives, sonores et visuelles.

Des précisions sont également attendues de la part de H2V Thionville :

- Il conviendrait de clarifier les décisions et les investissements par les pouvoirs publics, concernant les infrastructures de mobilité, en particulier le barreau Nord ;
- Il conviendrait de clarifier les conditions de faisabilité du transport fluvial, de l'utilisation ou non de pipelines pour la collecte du CO₂ biogénique vers le site du projet d'H2V Thionville ;
- Il conviendrait de clarifier les mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels ;
- Il conviendrait de clarifier l'origine de l'électricité nécessaire ;

- Il conviendrait de clarifier les éventuels mécanismes d'accompagnement prévus notamment pour les riverains (risques technologiques, sanitaires, nuisances olfactives...);
- Il conviendrait de clarifier la stratégie industrielle globale d'H2V par rapport à ses projets en cours et les projets concurrents au niveau national et international;
- Il conviendrait de clarifier les étapes clés de la faisabilité du projet;
- Il conviendrait d'explicitier les éléments techniques de l'usine, notamment de l'utilisation ou non de la chaleur fatale;
- Il conviendrait de clarifier le calendrier des travaux avec d'autres projets sur le territoire (A31 bis...).

Liste des annexes

- Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s
- Annexe 2 : 6 mars 2024 – La CNDP désigne Bernard CHRISTEN et Jean-François TRASSART garants de la concertation préalable
- Annexe 3 : Décision 6 novembre 2024 - La CNDP désigne Mme Nathalie DURAND garante de la concertation préalable en remplacement de M. Bernard CHRISTEN
- Annexe 4 : Lettre de mission des garant.es
- Annexe 5 : Décision 2 avril 2025- La CNDP valide le dossier de concertation, ses modalités et son calendrier
- Annexe 6 : Le tableau des organisations rencontrées pendant l'analyse de contexte

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 20/07/2025	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 20/09/2025	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<p>1. Apporter des précisions, sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet se poursuit, plus spécifiquement sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une étude sur la compatibilité du projet avec des Établissements Recevant du Public - ERP situé au voisinage du projet ; - Un bilan carbone et une analyse du cycle de vie (ACV) du projet H2V sur l'ensemble de la chaîne de valeur, des matières premières entrantes aux matières produites et à leur utilisation ; - Les mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels ; - L'origine de l'électricité nécessaire ; - Les études d'impacts et de dangers ; 			

<ul style="list-style-type: none"> - Les impacts environnementaux des phases de chantier et d'exploitation, en particulier ceux qui sont liés au bruit, nuisances olfactives, sanitaires et paysagères. 			
<p>2. Clarifier les décisions et les investissements par les pouvoirs publics, concernant les infrastructures de mobilité, en particulier le barreau Nord.</p>			
<p>3. Clarifier les conditions de faisabilité du transport fluvial, de l'utilisation ou non de pipelines pour la collecte du CO2 biogénique vers le site d'implantation du projet d'H2V Thionville.</p>			
<p>4. Clarifier les éventuels mécanismes d'accompagnement prévus notamment pour les riverains (risques technologiques, sanitaires, nuisances olfactives...).</p>			
<p>5. Clarifier les étapes clés de la faisabilité du projet.</p>			
<p>6. Expliciter les éléments techniques de l'usine, notamment l'utilisation ou non de la chaleur fatale.</p>			
<p>7. Clarifier la stratégie industrielle globale d'H2V par rapport à ses projets en cours et des projets concurrents.</p>			
<p>8. Clarifier le calendrier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De construction afin de bien prendre en compte les obligations de dépollution du site du projet ; 			

<ul style="list-style-type: none"> - Des travaux avec d'autres projets sur le territoire (A31 bis...). 			
<p>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</p>			
<p>1. Organiser une réunion publique pour diffuser l'information sur les enseignements que le porteur de projet tire de la concertation préalable et les suites données au projet.</p>			
<p>2. Informer la CNDP des modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation.</p>			
<p>3. Organiser des réunions/ ateliers thématiques sur les sujets pour lesquels des informations sont attendues du public, en particulier sur :</p> <p>Le projet sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les avancées du projet ; - Les éléments techniques de l'usine ; - La stratégie industrielle globale d'H2V par rapport à ses projets en cours et les projets concurrents. <p>Les enjeux environnementaux et risques industriels sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les études d'impact et de dangers ; - Le bilan carbone du projet et analyse du cycle de vie du projet sur l'ensemble de la chaîne de 			

<p>valeur, des matières premières entrantes aux matières produites et à leur utilisation ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les impacts environnementaux des phases de chantier et d'exploitation, en particulier ceux qui sont liés au bruit, nuisances olfactives, sanitaires et paysagères ; - Les mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels ; - L'origine de l'électricité nécessaire. <p>L'aménagement du territoire sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les décisions et les investissements par les pouvoirs publics, concernant les infrastructures de mobilité, en particulier le barreau Nord ; <p>Les conditions de faisabilité du transport fluvial, de l'utilisation ou non de pipelines pour la collecte du CO2 biogénique vers le site du projet d'H2V Thionville.</p>			
<p>4. Publier les études au fur et à mesure de leur disponibilité.</p>			
<p>5. Mettre en place des comités de suivi,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un comité de suivi qui accompagnerait le développement du projet et serait ouvert aux parties prenantes de manière large ; - Un comité de suivi qui associerait les riverains sur les nuisances, sonores, olfactives et vibratoires. 			
<p>6. Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision, en particulier le public jeunes.</p>			

<p>7. Poursuivre l'information et la participation du public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser une vidéo du process industriel ; - Organiser des visites du site d'implantation du projet ; <p>Renforcer la communication sur le dispositif de la concertation continue.</p>			
<p>8. Etudier l'ensemble des propositions formulées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - - Créer une nouvelle identité de la société H2V Thionville en lien avec la production d'hydrogène renouvelable et bas carbone, et e-méthanol. Des propositions ont été indiquées comme les noms de « newCo »0 et « M2V » ; - Réaliser des photomontages pour apprécier l'incidence paysagère de l'implantation du projet ; - Répondre à la saturation du trafic routier avec des solutions modales concrètes : répartition horaire des flux, utilisation du rail, création de dessertes dédiées notamment le barreau nord ; - Recourir à des prestataires locaux pour la sous-traitance, la maintenance, l'informatique ou le gardiennage ; - Organiser une vaste campagne d'information et d'acculturation aux métiers de l'industrie et 			

<p>de l'hydrogène, pour lever certains a priori ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des études d'impact intégrées, incluant les effets cumulés avec d'autres projets. - Réduire ou faire évoluer le projet : <ul style="list-style-type: none"> o Diviser par quatre la capacité de production du projet H2V Thionville ; o Créer une ne mini-unité de production d'hydrogène par électrolyse associée à une station-service clé-en-main, financée à 100 % par les collectivités ; o Revenir au projet initial, centré uniquement sur la production d'hydrogène, avec une modularité des installations ; o Réorienter la production dans le temps ; o Développer des usages alternatifs pour les besoins locaux : mobilité lourde (camions...), stockage d'énergie ; o Ouvrir le capital d'H2V à des collectivités locales, des citoyens et des acteurs économiques. - S'appuyer sur des retours d'expériences et effectuer des comparaisons avec d'autres projets similaires et avec des installations existantes, afin d'évaluer la faisabilité et la 			
---	--	--	--

<p>pertinence du projet d'H2V.</p> <ul style="list-style-type: none">- Mettre en place des « contrats d'effacement²¹ » pour les périodes de tension sur le réseau électrique.			
--	--	--	--

²¹ [Effacement de l'électricité : définition et applications](#)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2024 / 40 / H2V THIONVILLE / 1 du 6 mars 2024 relative au projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange (57)

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le II de l'article L.121-8 et l'article L.121-9 ;

Vu le courrier de saisine du 21 février 2024 et le dossier annexé de M. Alexis MARTINEZ, représentant la société H2V, de Mme Delphine PORFIRIO, représentant la société RTE, ainsi que le courrier de saisine du 5 mars 2024 et l'annexe 1 au dossier de saisine initial de M. Ludovic LECELLIER, représentant la société GRTgaz, saisissant conjointement la CNDP du projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange ;

Considérant que :

ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement et présente des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques d'intérêt national ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9, en veillant à ce que le territoire de la participation préalable soit suffisamment large pour permettre de débattre du projet de raccordement vers les réseaux d'hydrogène existants ;

Article 2

Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation aux maîtres d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3

MM. Bernard CHRISTEN et Jean-François TRASSART sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 mars 2024.



Signature numérique de
Marc PAPINUTTI
marc.papinutti
Date : 2024.03.06
17:25:21 +01'00'

Le président
M. Papinutti

Annexe 3 : Décision 6 novembre 2024 - La CNDP désigne Mme Nathalie DURAND garante de la concertation préalable en remplacement de M. Bernard CHRISTEN

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2024 / 158 / H2V THIONVILLE / 2 du 6 novembre 2024 relative au projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange (57)

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le II de l'article L.121-8 et l'article L.121-9 ;

Vu la décision n° 2024 / 40 / H2V THIONVILLE / 1 du 6 mars 2024 décidant l'organisation d'une concertation préalable sur le projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange et désignant MM. Bernard CHRISTEN et Jean-François TRASSART garants de la concertation préalable sur ce projet ;

Vu le courriel de M. Bernard CHRISTEN du 14 octobre 2024 faisant part de son souhait de démissionner de sa fonction de garant de cette concertation préalable pour des raisons personnelles ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

Mme Nathalie DURAND est désignée garante de la concertation préalable sur le projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange, en complément de M. Jean-François TRASSART précédemment désigné garant de la concertation préalable sur ce projet.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 novembre 2024.



Signature numérique de Marc
PAPINUTTI marc.papinutti
Date : 2024.11.07 18:50:15
+01'00'

Le président
M. Papinutti



Le président

Paris, le 18 novembre 2024

Madame, Monsieur,

La Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garant et garante du processus de concertation préalable pour le projet d'usine de production massive d'hydrogène par électrolyse de l'eau à Florange-Uckange (57). Mme Nathalie DURAND ayant été désignée lors de la séance plénière du 6 novembre 2024 en remplacement de M. Bernard CHRISTEN et en complément de M. Jean-François TRASSART précédemment désignés lors de la séance plénière du 6 mars 2024, je souhaite vous rappeler le contexte juridique et les attentes de la CNDP pour cette mission d'intérêt général sur ce projet qui comporte des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du code de l'environnement. Comme le précise l'article L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

I. Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives (non seulement techniques), y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs et l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, la concertation du grand public doit prendre en compte les questions suivantes et y répondre :

- le calendrier particulièrement serré proposé par les MO qu'il serait utile d'assouplir pour tenir compte des exigences du code de l'environnement ;
- les besoins auxquels ce projet répond et ses alternatives possibles. L'enjeu d'information du public et d'accessibilité de cette information délivrée est très important pour permettre le débat sur l'opportunité et les alternatives. Les MO doivent préciser les dispositifs et les acteurs qu'ils comptent mobiliser pour y parvenir ;
- les alternatives au projet : l'article L121-15-1 exige que la concertation préalable permette de débattre de l'opportunité du projet, de ses alternatives et caractéristiques ;

- les enjeux environnementaux : les MO devront préciser la nature des besoins en eau ;
- les enjeux des besoins en électricité ;
- les objectifs du projet : à quels besoins le projet répond-il ? Pour quels industriels ou type d'industries ?
- les sujets liés à la diversité des raccordements à prévoir pour distribuer l'hydrogène et les réseaux envisagés : ces points devront être abordés et plus particulièrement le réseau Mosah'Yc auquel le projet envisage de se raccorder et qui impliquerait plusieurs dizaines de kilomètres de canalisation à construire, de même que le raccordement en vue de distribuer l'hydrogène à destination du Luxembourg.

Vous devez faire des préconisations très précises aux maîtres d'ouvrage (MO) quant à la mobilisation des publics avec une attention particulière envers les publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés, et travailler avec les MO pour qu'ils mettent tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

II. La définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable et son déroulement

La définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP (art. L. 121-8 et R. 121-8 CE). L'organisation pratique de la concertation revient, quant à elle, au maître d'ouvrage.

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP de définir les modalités et la durée de la concertation, ainsi que de valider le calendrier et le dossier proposés.

L'étude de contexte, c'est-à-dire l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics spécifiques est la première étape que vous avez à réaliser. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains, associations environnementales, syndicats professionnels, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'État, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, mais également les modalités d'information, de mobilisation et de participation les plus adaptées.

L'étude de contexte vous permettra de définir les modalités de concertation adaptées, naturellement en collaboration avec la CNDP. S'il est fortement souhaitable que les MO soient consultés sur vos propositions et préconisations, il appartient à la CNDP en séance plénière d'adopter les modalités, la durée et le calendrier de la concertation.

Vous réaliserez une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour justifier vos propositions de calendrier, d'outils et support d'information et de participation. Cette synthèse, accompagnée du dossier et des modalités de concertation sera présentée à l'équipe de la CNDP un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP.

Le dossier de concertation des MO

Vous accompagnerez également les MO dans la constitution du **dossier de concertation**. Il doit être complet et compréhensible pour présenter au public les objectifs du projet, ses alternatives, ses caractéristiques, son opportunité et ses impacts (avantages et inconvénients).

Des éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux doivent pouvoir être présentés au public afin qu'il bénéficie d'une information pluraliste et contradictoire sur le projet.

La concertation préalable

Il est important que vous puissiez amener les MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation.

La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. En effet, le public doit être informé au minimum 15 jours avant le début de la concertation de ses modalités et de sa durée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) (**art. L. 121-16 CE**). Vous veillerez à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

En votre qualité de garant et garante, il vous appartiendra de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée aux MO, au respect par ce dernier des modalités proposées par vous et validées par la CNDP, ainsi qu'au respect des principes de la participation par l'ensemble des participantes et participants.

Rôle et missions des garants

Au-delà de la réalisation de l'étude de contexte et de la proposition d'un calendrier et de modalités d'information et participation précises, vous devez rester à disposition du public pour l'informer de ses droits.

Comme vous le savez, vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance**. Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou acteurs de cette concertation.

Toute préconisation, recommandation ou demande de complément aux MO, en phase préparatoire et pendant le déroulement de la concertation, en matière d'information et de participation du public, doit lui être envoyée par écrit. Ces préconisations et demandes ont vocation à être publiques.

Annexe 4 : Lettre de mission des garant.es

III. Conclusions de la concertation préalable

Vous devrez rédiger et publier votre bilan dans le mois suivant la fin de la concertation préalable.

Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, doit présenter la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie préconisée et votre appréciation indépendante sur la manière effective dont les MO ont organisé la concertation. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations aux MO pour améliorer l'information et la participation du public qui suivra la concertation préalable.

Ce **bilan**, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis aux MO qui le publie sans délai sur leur site internet ou, s'ils n'en disposent pas, sur celui des préfetures concernées par leur projet (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par les MO aux enseignements de la concertation, aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, **dans les deux mois suivant sa clôture** (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du maître d'ouvrage. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer les MO que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique**. Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements des MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de leurs engagements.

Vous remerciant à nouveau pour votre action au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Signature numérique de Marc
PAPINUTTI marc.papinutti
Date : 2024.11.21 06:25:24
+01'00'

Marc PAPINUTTI

Madame Nathalie DURAND
Monsieur Jean-François TRASSART
Garante et garant de la concertation préalable du projet H2V Thionville à Florange-Uckange (57)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2025 / 66 / H2V THIONVILLE / 3 du 2 avril 2025 relative au projet d'usine de production d'hydrogène vert et d'e-méthanol à Florange et Uckange (57)

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement notamment ses articles L. 121-1 et suivants, le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-9 ;

Vu la décision n° 2024 / 40 / H2V THIONVILLE / 1 du 6 mars 2024 relative au projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange (57) ;

Vu la décision n° 2024 / 158 / H2V THIONVILLE / 2 du 6 novembre 2024 relative au projet d'usine de production d'hydrogène vert à Florange et Uckange (57) ;

Vu le courrier de H2V et RTE du 27 mars 2025 indiquant une évolution du projet ;

Vu le courrier de Natran (ex-GRTgaz) du 27 mars 2025 indiquant son retrait de la co-maîtrise d'ouvrage du projet ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

Le dossier de concertation proposé par les maîtres d'ouvrage est suffisamment complet pour informer le public et engager la concertation préalable relative au projet d'usine de production d'hydrogène vert et d'e-méthanol à Florange et Uckange (57).

Article 2

Les modalités de la concertation préalable proposées par les maîtres d'ouvrage sont validées.

Article 3

La concertation préalable se déroulera du 28 avril au 20 juin 2025.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 avril 2025.



Signature numérique de
Marc PAPINUTTI
marc.papinutti
Date : 2025.04.03 10:37:47
+02'00'

Le président,
M. Papinutti

Annexe 6 : Le tableau des organisations rencontrées pendant l'analyse de contexte

Les garants ont rencontré un large éventail d'organisations :

Catégories d'interlocuteurs	Nombre d'entretiens
Acteurs économiques	4
Partenaires sociaux	3
Chambres consulaires	2
Services de l'Etat	3
Agences	3
Collectivités territoriales	13
Associations	7
Parlementaires	2
Recherche	2
Formation	3
Transfrontalier	1
Total	43