

Cahier d'acteurs du Groupe Les Écologistes de la Région Grand Est et des Écologistes de Thionville et Nord-Moselle

Concertation publique – Projet H2V Thionville

Décarbonation : sobriété avant techno-solutionnisme :

L'urgence climatique impose une réduction massive de nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports en représente près de 25% au niveau mondial. 72% des émissions du secteur proviennent du transport routier, 12% de l'aérien et 10% du maritime.

Si la décarbonation du secteur est indispensable, elle ne peut reposer uniquement sur des solutions technologiques comme les carburants de synthèse, les moteurs plus efficaces ou les biocarburants. Ces approches, bien qu'utiles, sont insuffisantes et, isolément, dangereusement illusionnistes.

A titre d'exemple, en 30 ans, le trafic aérien mondial a été multiplié par quatre. Cette croissance annihile tous les effets d'amélioration de l'efficacité énergétique au point où les émissions de CO₂ de l'aérien sont celles qui ont le plus augmenté en Europe après celles des SUV.

En parallèle des efforts menés en matière d'innovation et de recherche, il est indispensable de modérer nos usages. Cela passe par une réduction du trafic aérien et maritime. La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) de 2023 cite d'ailleurs en premier lieu la maîtrise de la demande, parmi les principaux leviers de décarbonation identifiés.

Sobriété ou soutien au modèle existant : où investir ?

Avec un coût de 800 millions d'euros, le projet H2V mobilisera un certain nombre de subventions publiques. Dès lors, se pose la question de l'arbitrage politique : 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 ?

Concrètement, 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 ? D'un point de vue environnemental, social et territorial, il apparaît pourtant comme plus pertinent de développer les lignes de desserte fine du territoire, de créer une gare d'interconnexion TGV/TER à Vandières (Meurthe et Moselle), ou de mettre en place des tarifications solidaires sur les transports en commun du territoire. Ces propositions alternatives réduisent davantage

les émissions de GES, répondent davantage aux besoins de la population et génèrent plus d'emplois pérennes (les 80 emplois directs créés par H2V semblent bien modestes au regard de l'investissement mobilisé).

Une absence notable : la valorisation de l'énergie fatale

Le dossier de concertation ne mentionne à aucun moment la valorisation de l'énergie fatale, ni la récupération de la chaleur résiduelle générée par les procédés industriels (électrolyse, méthanation, compression...). Pourtant, dans un souci d'efficacité énergétique (ne pas perdre de l'énergie), de sobriété énergétique (réduction des émissions de CO₂) et de promotion de l'économie circulaire, cette énergie pourrait être captée et réutilisée localement.

Il s'agit d'un impensé du projet H2V auquel il conviendrait de remédier. Il serait par exemple bénéfique de faire une étude de faisabilité énergétique sur la récupération de chaleur.

Impact environnemental et local :

L'ambition principale du projet H2V est de produire du e-méthanol à partir d'hydrogène renouvelable et bas-carbone qui sera par la suite utilisé pour réduire l'empreinte carbone des secteurs maritime et aérien (ex : fabrication d'électro-carburants durables pour l'aviation (e-SAF)).

Nous l'avons vu précédemment, une solution purement technique pour décarboner nos transports n'est pas souhaitable. Elle ne ferait qu'alimenter le mythe de la croissance verte et des "carburants miracles". Il convient au contraire de mettre en place un modèle global plus vertueux, sobre et robuste.

De plus, un certain nombre d'externalités négatives liées à l'impact environnemental et local du projet subsistent. Outre la forte consommation en eau du projet (700 000 m³/an prélevés), se pose la question du rejet d'eau (325 000 m³/an). Des risques sont à prévoir en matière de pression sur la ressource en eau locale (et en premier lieu sur la Moselle), de conflits d'usage (avec la présence de la centrale nucléaire de Cattenom à proximité), de qualité des eaux rejetées après traitement, de production de déchets industriels (notamment en ce qui concerne la production de boues). Nous portons une attention toute particulière au rejet d'une eau chaude qui ne serait pas assez refroidie et perturberait l'écosystème local. Est-ce que des normes de refroidissement et des seuils de températures de rejets seront mises en place ? A l'instant T, il nous manque une étude précise sur l'impact de l'usine sur la Moselle et une étude de traitement et de traçabilité des déchets.

Aussi, des externalités sont à prévoir en matière de pollution de l'air et sonore, et ce, même si le site se trouve au sein d'une friche industrielle. Le trafic routier par exemple avec les allers-retours prévus de 50 camions/jour pour acheminer le CO₂ biogénique devrait bien davantage être pris en compte. En matière de pollution de l'air, de pollution sonore, de

pollution lumineuse, ces allers-retours de camions sont très problématiques. Quid également des questions de sécurité : que se passerait-il si un camion rempli de CO₂ avait un accident ? Quelles conséquences pour l'écosystème local et les personnes ? A quelle pression serait transporté le CO₂ ?

De la même façon, la question de la méthanisation (chargée d'approvisionner le site en CO₂ biogénique) reste à intégrer dans l'environnement local. Celle-ci n'est pas du tout abordée dans le dossier de concertation bien qu'elle soulève un certain nombre d'enjeux importants (risques de pollution de l'eau et des sols, enjeux sanitaires et sécuritaires, inscription dans le circuit local...). Les problématiques liées à la dérive industrielle de la méthanisation qui mettent en compétition les terres agricoles et entraînent une augmentation du prix des produits agricoles au détriment des éleveurs et éleveuses, devraient être prises en compte dans la concertation autour du projet.

Contacts :

- Groupe Les Écologistes de la Région Grand Est : groupe.ecologie@grandest.fr ;
- Eliane Romani, co-présidente du groupe Les Écologistes de la Région Grand Est : eliane.romani@grandest.fr
- Lou Noirclere, co-président du groupe Les Écologistes de la Région Grand Est
- Guy Harau, co-animateur des Écologistes de Thionville et Nord-Moselle : g.harau@orange.fr;
- Laurence Devins, co-animatrice des Écologistes de Thionville et Nord-Moselle : l.devins@wanadoo.fr