



Thionville



Le réseau
de transport
d'électricité

Concertation garantie par



Projet H2V Thionville

Unité de production d'hydrogène
bas-carbone et de e-méthanol
à Florange-Uckange



CONCERTATION CONTINUE

Compte-rendu de la réunion publique du 23 avril 2026

La réunion publique dans le cadre de la concertation continue sur le projet H2V Thionville s'est tenue le 23 avril 2026, à la salle Aubépine (complexe de Bétange) à Florange et a rassemblé environ 35 participants.

Le diaporama présenté lors de cette réunion est disponible sur le site internet de la concertation, dans la rubrique [La Documentation](#).

Intervenants présents lors de cette réunion :

- Alexis MARTINEZ, directeur général, H2V
- Aude HUMBERT, directrice de projet, H2V
- Armel BEZU, Chef de projet technique, H2V
- Franck MUNIER, manager de projet, RTE
- Jean-Charles LOUIS, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4
- Jean-François TRASSART, garant CNDP
- Pauline DAVID, animatrice, 2concert
- Mathieu DAVID, animateur, 2concert

Pauline David, animatrice, 2concert

Bienvenue à toutes et à tous ! Bienvenue à cette première réunion publique de la concertation continue consacrée au projet H2V. Pour certains, on a eu l'occasion de se rencontrer l'année dernière, notamment dans le cadre de la concertation préalable. Pour celles et ceux qui ne me connaissent pas, je me présente, je m'appelle Pauline David, du cabinet 2concert. Ce soir, je suis accompagnée de mon collègue Mathieu. Notre rôle est très simple : nous allons animer cette rencontre et faciliter les échanges entre vous. Nous sommes en présence de Monsieur Jean-François Trassart, sur votre gauche, garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public, et sur votre droite, les porteurs du projet, H2V et RTE qui se présenteront tout à l'heure. Je vais tout de suite laisser l'accueil républicain à Monsieur Jean-Charles Louis, Président du syndicat E-LOG'IN 4.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Oui, juste pour vous souhaiter la bienvenue, à la place de Rémy Dick, maire de Florange, qui n'est pas là pour vous accueillir parce qu'il tient un conseil municipal ce soir. Il m'a prié de l'excuser auprès de vous. Moi, je suis élu à Thionville, à Thionville Fensch Agglomération et Président du Syndicat mixte E-LOG'IN 4, syndicat mixte qui gère donc la zone d'activités EUROPORT, sur laquelle s'installera H2V avec son usine d'hydrogène et de e-méthanol. Donc voilà, c'était simplement pour vous souhaiter la bienvenue et bonne réunion !

Pauline David, animatrice, 2concert

Merci beaucoup. Au programme de la soirée, Mathieu reviendra sur cette concertation préalable. Puis, nous laisserons la parole au garant pour qu'il vous présente la Commission Nationale du Débat Public, son rôle et également un point sur le bilan qu'il a réalisé lors de la concertation préalable. Ensuite, nous laisserons la parole aux porteurs de projet, ils vous exposeront leur projet et les avancées. Et nous vous laisserons la parole, ça sera le moment de poser vos questions, nous serons là pour y répondre.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci Pauline. Donc effectivement, comme le disait ma collègue, on va faire un rapide rappel de la démarche de concertation que tout le monde comprenne le démarrage de la démarche de concertation, puisque la concertation en tant que telle a commencé l'année dernière à l'occasion d'une concertation préalable organisée au titre du Code de l'environnement et sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

C'était un premier temps d'information, de présentation du projet et d'échange avec le territoire, qui a eu lieu au printemps dernier, du mois d'avril au mois de juin, sur un périmètre de dix communes, avec un certain nombre de rencontres et de réunions. Il y a eu 8 temps d'échanges au total, avec plus de 360 participants. Il y a eu des réunions publiques comme ce soir, il y a eu des ateliers thématiques, il y a eu des rencontres de proximité également sur Thionville. Au total, près d'une cinquantaine de contributions via le site internet, dont une douzaine de cahiers d'acteurs, donc une mobilisation assez importante des associations, des acteurs économiques, des collectivités également qui avaient pris part à la concertation. A l'issue de cette concertation préalable, il y a eu un rapport déposé en septembre 2025 par les garants, donc M. Trassart et Mme Durand.

Et depuis le mois d'octobre de l'année dernière, les porteurs de projets sont engagés dans une démarche de concertation continue. Qu'est-ce que ça signifie la concertation continue ? C'est la poursuite de l'information et du dialogue autour du projet et ce jusqu'à la phase de la consultation du public qui est prévue, on aura l'occasion d'y revenir, au premier semestre de l'année prochaine.

Dans le cadre de cette concertation continue, M. Trassart reste garant de la CNDP, garant de toute la procédure de concertation continue. Les objectifs sont triples, c'est déjà répondre aux engagements pris. Il y avait eu l'engagement pris l'année dernière de poursuivre cette démarche de dialogue, d'approfondir certains sujets. Il y avait eu un certain nombre d'interrogations ou d'inquiétudes exprimées l'année dernière. On était en phase très amont, au stade de la concertation préalable. Là, vous allez le voir, il y a quelques nouveaux éléments, les études avancent. Et donc, l'idée, c'est de poursuivre les réponses sur certaines interrogations au fur et à mesure que les informations sont portées à la connaissance. Et puis il y a le site internet qui reste accessible à tous sur www.concertation-H2V-thionville.fr. Vous y retrouverez de l'information régulièrement. Vous pouvez encore contribuer, déposer vos questions ou votre avis sur le site. Et puis vous pouvez également vous adresser directement à M. Trassart, notamment pour les questions relatives à la procédure de concertation en tant que telle. Voilà, je n'en dis pas plus sur la démarche et le cadre réglementaire de la réunion de ce soir. Je donne maintenant la parole à M. Trassart pour une présentation de la CNDP et de son rôle.

Jean-François Trassart, garant CNDP

Merci. Bonjour à tous et merci de votre intérêt soutenu pour la concertation par rapport au projet H2V Thionville. Tout d'abord, un petit rappel sur le rôle de la Commission Nationale du Débat Public. Vous voyez le sous-titre : « Ma parole a du pouvoir ». Donc notre rôle est effectivement de donner la parole à toute personne intéressée, et quelle que soit son implication, intéressée par le sujet, que ce soit des riverains, des habitants, que ce soit des socioprofessionnels, des élus, etc. Donc la CNDP, c'est une autorité indépendante qui est chargée de garantir le droit à l'information et à la participation de toutes les personnes aux décisions qui concernent l'environnement. Les débats publics et concertations, donc ici on est dans une concertation, ne sont pas des référendums. Ils rendent compte de l'ensemble des positions exprimées. Ce n'est pas parce que mille personnes auront dit la même chose que ça aura plus de valeur qu'une autre personne qui

donne un avis différent. Tous les avis doivent être étudiés, toutes les paroles sont prises en considération. C'est avant tout l'argumentation qui compte.

Et on rejoint là les valeurs de la CNDP. Il y a six valeurs qui sont mises en avant :

- L'indépendance. Les garants sont indépendants des porteurs de projets, des élus, de toutes les parties prenantes.
- La neutralité, à la différence du commissaire enquêteur qui, lui, à la fin de l'enquête, devra donner son avis, nous ne donnons pas d'avis, nous n'avons pas à exprimer un avis sur le projet. Nous sommes exclusivement du côté de la parole du public que nous devons garantir dans les meilleures conditions.
- La transparence, transparence absolue sur notre façon de travailler et sur tout ce qui est exprimé au cours des concertations,
- L'argumentation, j'en parlais il y a deux semaines,
- L'égalité de traitement. Nous accordons la même importance à toutes les personnes qui s'expriment.
- Et enfin, l'inclusion, c'est aller vers les publics naturellement les plus éloignés des centres de décision, pas géographiquement, mais éloignés des processus de décision.

Nous nous inscrivons dans le continuum de la participation, avec en bleu la phase amont qui est celle de la concertation et, en rouge, la participation aval qui est le champ de l'enquête publique ou de la consultation du public. Les 2 procédures sont possibles, cela dépend de l'objet précis de la consultation.

Donc aujourd'hui, on est dans la phase de la concertation continue.

Comme M. David le rappelait tout à l'heure, à l'issue de la concertation préalable, Nathalie Durand, ma collègue garante de la CNDP, et moi-même avons rédigé un rapport, un bilan, sur la concertation préalable, nous étions co-garants dans le cadre de cette concertation. Le bilan résume la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et des propositions du public. Nous avons constaté une participation de faible à modérée mais en tout cas une grande diversité de thèmes et d'origine également des contributions qui venaient d'élus, d'habitants, d'associations, d'acteurs économiques.

Les principaux thèmes que vous avez abordés en concertation préalable, c'est très succinct comme résumé : la contribution à la transition énergétique et à la décarbonation des transports, la réutilisation d'une friche industrielle, les débouchés du projet et ses retombées économiques locales, l'emploi et la formation, tout cela en coordination avec les acteurs locaux, l'environnement, l'eau, les diverses nuisances - c'est vaste, donc je n'en ai pas mis plus dans la parenthèse, mais tous les sujets environnementaux ont été abordés - la logistique, les transports, la multimodalité, notamment de la zone d'implantation du projet, multimodalité route, rail, fluvial. Les principales réserves qu'ont fait les acteurs du territoire : le seuil Seveso, les rejets de la future usine et la sécurité routière autour du site. Les nuisances, on y revient, donc le bruit, les odeurs, le trafic routier, les nuisances paysagères. La viabilité du modèle économique, aussi bien concernant le prix de revient du e-méthanol que des aides publiques qui peuvent être des aides publiques à l'investissement ou des aides publiques par rapport aux coûts élevés de production de ce fameux e-méthanol, la cohérence du bilan carbone global, l'approvisionnement en CO₂, quelle est l'origine de la biomasse, ça a été fortement débattu, la saturation du trafic routier, qui est gênante en termes d'usage et aussi en termes de sécurité, comme on l'a vu juste au-dessus. Le niveau des retombées économiques locales, aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation, et l'attractivité, l'image. Est-ce que le projet sera suffisamment attractif par rapport

au recrutement, sachant que le Luxembourg est tout près ? Ce sont les points sur lesquels il y avait quelques réserves de la part d'acteurs locaux.

Parmi les sujets à traiter en concertation continue, je vous en cite quelques-uns. L'étude de risque, la compatibilité du projet avec la présence d'établissements recevant du public qui sont à proximité, notamment le U4. Les études d'impact et les mesures ERC, éviter, réduire, compenser, en phase chantier et en phase exploitation. Les effets cumulés avec d'autres projets ou des projets déjà réalisés. La multimodalité des transports. La faisabilité du fluvial notamment, la faisabilité de l'approvisionnement en CO₂ par pipeline et l'accessibilité routière qui nécessiterait certainement quelques aménagements. Le bilan carbone et l'analyse du cycle de vie, la récupération éventuelle de la chaleur fatale, l'alimentation électrique, son tracé. Voilà le bilan.

Pauline DAVID., animatrice, 2concert

Merci M. Trassart. Nous allons maintenant laisser la parole à Aude Humbert pour vous présenter le projet H2V Thionville.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Bonjour à tous. Aude Humbert, je suis directrice de projet sur le projet H2V Thionville. Pour présenter rapidement H2V, c'est un acteur français pionnier dans la production d'hydrogène vert et de e-carburant. C'est une société qui a été créée en 2016 et qui développe un certain nombre de projets sur le territoire français de production d'hydrogène, puis de ses dérivés quand le marché s'est plutôt tourné vers ce type de projet. Notre stratégie et les zones d'implantation sont plutôt autour des grands bassins industriels et portuaires, donc du côté de Dunkerque et de Marseille-Fos. On vous parlera rapidement ce soir de notre projet à Marseille, puisqu'il y a un certain nombre de leçons apprises sur Marseille qui serviront à Thionville. Pour RTE, je vous laisse vous présenter.

Franck Munier, chargé de projet, RTE

Bonjour à tous. Je suis Franck Munier, manager de projet en charge du raccordement de H2V.

RTE, c'est le réseau de transport d'électricité au sein de la France. Nous, on fait en sorte que chaque industriel, chaque particulier soit alimenté en électricité, sans coupure. On construit, on exploite le réseau, avec les trois niveaux de tension. Et dans le cadre du projet H2V Thionville, en fait, on a la charge d'alimenter le client sur la zone.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Pour revenir sur le projet H2V Thionville, je pense que normalement vous le connaissez, notamment pour ceux qui sont venus et qui ont assisté à la concertation préalable, mais au cas où, pour les gens qui le découvrent, c'est donc un projet d'usine dédiée à la production d'hydrogène renouvelable et bas carbone et de e-méthanol. Le e-méthanol, c'est pour électro-méthanol, donc du méthanol produit à partir d'hydrogène et de CO₂, l'hydrogène lui-même étant produit à partir d'électrolyse de l'eau, donc d'eau et d'électricité. La production d'hydrogène est estimée à 30 000 tonnes à peu près par an. Et avec ces 30 000 tonnes, on peut ensuite, en le combinant avec du CO₂ biogénique, produire 150 000 tonnes par an environ de e-méthanol. Ce CO₂ biogénique, il est prévu qu'il soit issu d'industries et de méthaniseurs locaux de la région. La mise en service de ce projet est prévue pour 2030. Le raccordement électrique, on l'a dit, est assuré par RTE. Et les débouchés potentiels de ce site, on y reviendra juste après, sont sur le e-

méthanol directement, qui peut être utilisé dans le maritime ou le raffinage de ce même méthanol pour produire du e-SAF, ou du e-kérosène, qui est du carburant de synthèse pour l'aviation, et qui est donc un dérivé supplémentaire. Cette transformation du e-méthanol vers le e-SAF ne se fera pas, dans tous les cas, sur le projet de Thionville.

Alexis Martinez, directeur général, H2V

Quelques mots sur les différents débouchés. Le premier étant le transport maritime, donc les carburants qui pourraient permettre de décarboner le transport maritime. Aujourd'hui, il y a quand même beaucoup de contre-feux au niveau de cette décarbonation, notamment dans le cadre de ce qu'on appelle l'IMO, c'est-à-dire l'institut mondial de la partie maritime. Donc, on ne voit pas de décollage de cette partie de segment en effet immédiat, compte tenu de la situation actuelle qui peut être remis en cause bien entendu à cause de ce qu'il se passe au Moyen-Orient, mais pour l'instant on voit plutôt un décollage de cette consommation pour le transport maritime pour le e-méthanol plutôt à l'horizon 2040. Le vrai levier pour nous aujourd'hui c'est le transport aérien. Alors le e-méthanol c'est en fait un sous-composé qui permet de produire ensuite des kérosènes de synthèse. Encore une fois, l'avantage du e-méthanol, ça permet de produire et de capter le CO₂ biogénique là où il est, quand on a l'électricité, de l'eau et du CO₂ biogénique. Pourquoi les développeurs se sont de plus en plus intéressés à ce procédé de methanol-to-jet ? Parce que premièrement, ça permet d'aller chercher le CO₂ biogénique là où il est. Si vous fabriquez du carburant de synthèse, du e-SAF sur un port, dans l'autre procédé qui s'appelle le procédé Fischer-Tropsch, qui est en fait le procédé d'essence synthétique, vous devez avoir le CO₂ sur place. Alors que là, dans ce cadre, avec le procédé methanol-to-jet, vous pouvez amener ce CO₂ par le méthanol. On y reviendra plus ultérieurement, mais pour la partie décarbonation aérienne, il y a des contraintes d'incorporation d'e-SAF qui sont assez contraignantes, qui commencent dès 2030 et qui vont aller crescendo avec une très forte augmentation des volumes à l'horizon 2035 et après. Et c'est là qu'on pense qu'il y a beaucoup d'opportunités pour produire du e-méthanol qui servirait à produire ces carburants de synthèse. Pour le transport terrestre, clairement l'électrique a pris le pas sur l'hydrogène, y compris pour des applications de longue distance pour lesquelles on pensait que l'hydrogène allait se positionner. Il se trouve en effet que les produits, il n'y a pas vraiment de camions à hydrogène aujourd'hui sur le marché, que les constructeurs se sont centrés essentiellement sur l'électrique. Il y a eu quelques développements en Chine et en Corée, mais aujourd'hui rien de très concret en Europe. Alors il y a des bus à hydrogène qui ont été achetés par un certain nombre de communes. Ce sont des projets qui sont aujourd'hui extrêmement subventionnés parce que le prix de l'hydrogène est extrêmement élevé. Mais ce qu'on voit, c'est que souvent, par exemple, on voit que l'agglomération de Dijon a arrêté son projet parce qu'elle avait un problème d'électrolyseur, elle a abandonné son projet, et on voit souvent aussi que les agglomérations où il n'y a pas eu du passage à l'électrification. On reste évidemment vigilant et bien sûr ouvert à toute opportunité locale qui permettra de décarboner l'industrie, qui pourrait revenir mais qui pour l'instant aujourd'hui ne sont pas identifiées.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Un rappel sur les quelques grands chiffres du projet, on l'a vu, une mise en service à partir de 2030. C'est un investissement qui est estimé aujourd'hui à 800 millions d'euros environ, et qui amènerait la création d'environ 140 emplois, dont 80 emplois directs. On l'a dit, c'est environ 30 000 tonnes par an d'hydrogène vert et 150 000 tonnes par an d'e-méthanol, qui serait expédié a priori par train, à raison de 2 à 3 trains par semaine. Le besoin en CO₂ biogénique, il est estimé à 240 000 tonnes par an. Si la totalité de ce CO₂ est acheminée par camion, ça représenterait

environ 50 camions par jour. Ce sont les chiffres qu'on avait déjà communiqués lors de la concertation. Ceux-là n'ont pas bougé. Les besoins en eau sont estimés à 700 000 m³ par an, dont un peu moins de la moitié sont rejetés après traitement de process.

Avant de rentrer dans le détail sur l'avancée du projet H2V Thionville et ce qui est prévu dans les mois à venir, on va vous faire une rapide présentation du projet de Fos-Marseille qu'on a déjà évoqué pour voir aussi comment finalement les deux projets sont complémentaires et comment tout ce qu'on a pu développer sur Fos appuie le projet ici à Thionville. Donc le projet H4 Marseille Fos, H4 pourquoi ? Parce qu'on est en joint-venture, donc en partenariat avec un autre acteur qui s'appelle Hy2Gen et qui est aussi un acteur des carburants de synthèse. Comme vous pouvez le voir, la position de Fos-sur-Mer est clé pour la production de carburants de synthèse pour l'aviation puisqu'elle est sur un emplacement où il y a des infrastructures déjà existantes de production et de transport de ce carburant pour l'aviation, qui permet finalement de se brancher, de se raccorder plus facilement à des infrastructures existantes que si on doit créer des nouvelles infrastructures de toutes pièces. On sait les temps de déploiement, de construction de nouvelles infrastructures, et donc avoir accès à des infrastructures qui sont déjà en place est l'un des atouts forts de ce projet, qui est interconnecté avec des canalisations qui sont à l'écran et qui permettent de remonter jusqu'au nord de l'Europe. Avec également une plateforme maritime, puisqu'on est sur un port, pour transporter ce carburant vers d'autres aéroports, d'autres places portuaires et d'autres infrastructures. Il y a également tout un réseau local de raffineurs, de négociants, de stockistes, de gens qui connaissent déjà cette industrie. C'est un site sur lequel on pourrait produire 75 000 tonnes par an d'e-SAF, donc de e-kérosène, de carburant de synthèse pour l'aviation via le procédé méthanol-to-jet, on l'a dit, donc en utilisant du méthanol.

Alexis Martinez, directeur général, H2V

Juste un point pour reboucler avec le projet de Thionville, aujourd'hui c'est une première phase de projet, dans les phases ultérieures, si on a l'opportunité, ce sera plutôt de développer la brique méthanol-to-jet, en important le méthanol pour des raisons de place en fait, et aussi de compétitivité du produit d'e-SAF. On a besoin d'avoir des installations de raffinage beaucoup plus importantes pour baisser les coûts. Et dans ce contexte-là, ce qu'on envisage dans une suite au projet H4, c'est d'avoir des développements de projets, mais plus du e-méthanol. Le projet à Thionville se positionne par rapport aux carburants de synthèse. C'est valable pour notre projet, mais c'est tout aussi valable pour un projet qui va se faire à Rotterdam de 250 000 tonnes d'e-SAF, donc ça va demander trois fois plus de e-méthanol et ce e-méthanol il faudra aller le chercher. On pourra certes en importer mais il y aura toujours aussi besoin d'avoir de la production dans les terres parce qu'il y aura besoin de sécuriser plusieurs sources. Je pense que franchement, il y aura des opportunités importantes sur ce sujet.

Par rapport à ce qu'on fait à Marseille, on a accès aux meilleurs fournisseurs de technologies au niveau mondial, donc on va utiliser un certain nombre d'informations pour l'étude qu'on est en train de faire sur le projet H2V Thionville, qui est une étude, suivant le jargon « de classe 4 », c'est-à-dire une étude de faisabilité. En anglais, on appelle ça une étude de « pre-feed ». Alors ça ne va peut-être pas vous parler, mais on travaille avec Honeywell, avec Topso, qui est Danois. On travaille aussi avec Johnson Matthey, un Anglo-Américain et les fournisseurs d'électrolyseurs, dont John Cockerill. On a évidemment des équipes qui sont maintenant bien aguerries puisqu'elles ont travaillé sur les études et les pré-études du projet à Marseille, et qui travaillent aussi sur le projet à Thionville. On a une bonne vision du marché du e-SAF, du contexte réglementaire. De mon côté, j'ai l'opportunité de rencontrer la Commission européenne de

manière très régulière donc on est vraiment bien au fait des derniers événements, des évolutions réglementaires et juridiques. Et on y contribue aussi par notre point de vue de développeur.

Autre point important, sur Fos, on est en train de mettre en place un principe d'approvisionnement électrique qui est un mix entre de l'électricité d'origine bas-carbone nucléaire, il y a ce qu'on appelle des « Contrats d'Approvisionnement de Production Nucléaire », des CAPN, et des PPA, « Power Purchase Agreements », sur du solaire et du renouvelable. On est aujourd'hui à 60% de solaire, 40% de bas-carbone. Ce sont des ratios qu'on pourrait trouver sur le projet H2V Thionville. On pourrait même imaginer monter à 50% de ratio bas-carbone.

Et puis, il y a un autre point important aujourd'hui, c'est qu'au-delà de la décarbonation, il y a le sujet de souveraineté énergétique. Ce qui fait qu'aujourd'hui, on a des discussions avec l'armée, pour l'utilisation du e-SAF comme carburant de l'armée, parce que l'armée a la politique d'avoir un seul carburant. C'est-à-dire qu'en fait, les chars d'assaut fonctionnent au kérosène. Aujourd'hui, l'armée française, mais aussi l'OTAN, commencent à s'intéresser à savoir comment on pourrait utiliser cet e-SAF ou le réquisitionner en cas de conflit.

Donc dans ce contexte réglementaire et nos connexions avec le ministère de l'OTAN, le ministère de la Défense, EDF, la Commission européenne, toutes ces connexions qu'on a bâties au travers du projet de FOS, elles vont servir aussi au projet de Thionville, parce qu'on sera beaucoup plus avancés sur la logique finale et les tendances.

Je suis en train de recevoir le document, il y a clairement une poussée sur l'électrification, très forte, qui reprend. Alors il y a eu des annonces au niveau français, mais aussi au niveau européen, dans le cadre de l'Acceleration Act, il y a une poussée très forte pour plus d'électrification et probablement pour l'électricité, qu'elle soit d'origine renouvelable, d'origine bas-carbone et nucléaire. Les Allemands sont prêts à accepter de l'hydrogène qui soit d'origine bas-carbone, ce qui est assez nouveau. Tout cet environnement-là va nous aider à être plus pertinent sur les évolutions de marché à Thionville.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci. On va revenir maintenant sur le projet de Thionville justement et dire un mot sur les engagements pris par les maîtres d'ouvrage dans le bilan dont on parlait en ouverture. Bilan qui a été remis à l'automne dernier. Finalement, c'est le premier temps d'échange depuis la remise de ce bilan. C'est l'occasion aussi de dire un mot sur les engagements à la fois d'H2V et de RTE qui ont été pris à l'issue de la concertation l'année dernière.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Très bien, dans les différents engagements, on va pouvoir détailler ceux sur lesquels on a avancé notamment, mais il y a bien sûr :

- Travailler en lien avec les collectivités, notamment sur les itinéraires routiers, l'accès à l'usine pour les futurs salariés. Tout ça, ce sont des sujets qui se travaillent sur le long terme, on ne va pas vous apporter toutes les réponses aujourd'hui mais on va pouvoir vous apporter les éléments sur les sujets qui avancent.
- Poursuivre la réflexion sur l'intégration paysagère de l'usine et sur sa cohabitation avec les riverains, les installations voisines, en intégrant autant que possible les avis exprimés par les participants.

- Apporter également des garanties sur l'origine du CO₂ biogénique, puisque c'est un sujet sur lequel on a été interrogé lors de la concertation et sur lequel il y a eu des avancées.
- Poursuivre le dialogue avec les acteurs de l'emploi et de la formation.
- Favoriser le recours aux entreprises locales, notamment pour la construction et la sous-traitance le moment venu du site.
- Et travailler le projet sur un scénario Seveso seuil bas en matière de sécurité, puisqu'effectivement ce sera un site Seveso et on s'engage, on a pris l'engagement que ce serait un site Seveso seuil bas.

Et côté RTE...

Franck Munier, manager de projet, RTE

L'engagement, c'est d'échanger avec les élus et les acteurs économiques locaux sur l'élaboration du raccordement électrique. On en parlera tout à l'heure mais ça sera la seconde étape de la concertation Fontaine.

Alexis Martinez, directeur général, H2V

Je suis en train de lire ce qui est sorti de la commission aujourd'hui, qui annonce en anglais que, je vais traduire, la commission va proposer une revue des objectifs de production et des critères pour le développement de l'électrification.

Mathieu David, animateur, 2concert

On pourra reprendre cette information dans la prochaine lettre d'information que vous trouverez sur le site internet.

Alexis Martinez, directeur général, H2V

C'est une nouvelle qui vient de tomber là. En fait le problème, c'est que le kérosène, 40% est importé directement du Détroit d'Ormuz. On est dans une situation potentiellement de pénurie. Il y a déjà des vols qui commencent à être annulés. Et puis ça confirme bien ce que je vous disais, c'est qu'en fait, c'est le retour du nucléaire. Et notamment, on pourrait imaginer que soient mis en place des contrats, des «power purchase agreements», mais pour l'électricité nucléaire, ce qui est un avantage pour la France. Je vous rappelle que la France, l'année dernière, a exporté 92 TWh d'électricité. EDF l'a exporté à un prix moyen de 40 euros qui est très au-dessous de ses coûts de revient. En France, on a énormément d'électricité disponible. C'est aussi ce qui est dit dans le plan d'électrification que je viens de recevoir à l'instant aussi, en disant que la France est une terre d'e-méthanol et d'e-SAF. Tout ça converge. Après, vient s'ajouter un sujet sur la souveraineté. Le cadre réglementaire...

Mathieu David, animateur, 2concert

Alors justement on va peut-être revenir au fameux cadre réglementaire.

Alexis Martinez, directeur général, H2V

Sur la partie maritime, le secteur qui se développe le plus, pour les raisons que je vous ai expliquées, mais néanmoins, les besoins de décarbonation à l'horizon 2040 vont devenir tels qu'il faudra utiliser aussi du e-méthanol. Jusqu'en 2035, les armateurs s'en sortent avec du LNG (*NDLR : GNL en anglais, gaz naturel liquéfié*), ils réduisent les vitesses des bateaux, ils utilisent

des voiles quand ils peuvent et jusqu'en 2035 ils peuvent s'en sortir et comme les pénalités ne sont pas hyper pénalisantes, quand on discute avec des gens comme CMA ils disent qu'on peut tenir jusqu'à 2040, au-delà il y aura forcément un besoin. Pour l'instant centrons-nous sur la partie SAF. Là il y a le sujet réglementaire décarbonation, c'est le pourcentage qu'il faudrait intégrer de e-SAF dans le total des kérosènes. Il y a les SAF, c'est d'origine biologique, essentiellement des huiles. La difficulté, c'est que les huiles, souvent, on les importe de Chine donc on remplace une dépendance par une autre dépendance. Aujourd'hui, c'est clairement poussé par les pétroliers, parce qu'ils expliquent que c'est l'alpha et l'oméga. En plus, accessoirement, ça permet d'utiliser leurs infrastructures propres. À partir de 2040, on voit que les besoins sont absolument colossaux. Pour la France, à l'horizon 2035, il faut 350 000 tonnes de e-SAF. Notre projet en fait 75 000, à Fos. Donc c'est 5 projets en France de la taille de Fos. Sans dire qu'on peut aussi exporter, parce qu'en fait, on ne peut pas faire du e-SAF dans beaucoup d'endroits en Europe, on ne peut en faire qu'en France et dans les pays nordiques. Et dans les pays nordiques, ils ont aussi des limitations de capacité d'électricité et aussi des limitations de sources de CO₂.

Au-delà de ça, vient s'ajouter le sujet souveraineté, comme je vous ai dit. Clairement, l'OTAN se pose la question, en cas d'intensité de combat intensif aérien, d'approvisionnement en kérosène dans un schéma de blocage du Détroit d'Ormuz, ce qui veut dire en fait que la consommation des militaires passera en priorité, mais il y a un vrai sujet sur la sécurisation des sources de production. Ce n'est pas dans les objectifs de décarbonation, ça vient en plus et c'est vraiment un sujet qui est assez nouveau, c'est un sujet qui a commencé à émerger à la rentrée. Le sujet de la crise actuelle au niveau du Détroit d'Ormuz est majeur.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Sur le CO₂, on a avancé sur la sécurisation de notre approvisionnement en CO₂ biogénique. On a signé deux protocoles d'accords qui couvrent 100% de notre besoin en CO₂ biogénique. Un accord qui a été rendu public avec Prodeval et un autre avec une source qui est industrielle, mais cet accord est confidentiel aujourd'hui, donc on ne peut pas vous donner le nom de cette entreprise mais c'est un industriel local qui, dans ses différents procédés, émet du CO₂ biogénique. Prodeval, c'est un acteur qui est spécialisé dans le traitement et la valorisation du biogaz issu de la méthanisation. L'idée serait d'aller capter ce CO₂, de le liquéfier et de le transporter jusqu'au site de Thionville. Et pour le CO₂ industriel, là, en revanche, comme on est sur des quantités relativement conséquentes qui viennent d'un seul endroit, on a lancé récemment une étude de logistique pour que ce CO₂ puisse être transporté soit par train, soit par la voie fluviale. L'option aujourd'hui d'un transport du CO₂ par canalisation, elle s'éloigne un petit peu, sachant qu'il y a des projets plus globaux de transport de CO₂, de captation et de transport de CO₂ dans la région qui nous intéressent, sur lesquels on pourrait se brancher, mais qui sont à un horizon de temps un peu plus lointain, même si on ne ferme pas la porte à cette option-là.

On confirme l'engagement qu'on avait pris et les discussions qu'on avait eues au printemps dernier de recourir exclusivement à des méthaniseurs existants. Donc sans création de nouveaux méthaniseurs, Prodeval travaille avec des méthaniseurs qui sont déjà en place et sur lesquels ils ont une vue assez large de ce qui se fait sur le territoire.

Armel Bézu, chef de projet technique, H2V

Bonjour à tous, Armel Bézu. Concernant le dossier de demande d'autorisation environnementale, nous le déposerons auprès de la DREAL en fin d'année... Et pour ça, on a plusieurs études qui sont en cours, notamment les études d'impact qui vont analyser les différents effets du projet sur l'environnement, sur la faune, la flore, sur l'acoustique, sur les différents rejets, sur les odeurs.

On mène aussi ce qu'on appelle l'étude de dangers qui va porter sur toute la sécurité industrielle et la protection des riverains. On a une étude sur les flux hydrauliques. Le but est de pouvoir expliquer auprès de l'administration le fonctionnement de l'eau sur le site, et notamment la gestion des eaux pluviales du site, qu'est-ce qu'on en fait, comment on la rejette, est-ce qu'elle est traitée, pas traitée, etc. Il y a des études géotechniques aussi, pour préciser la qualité et l'état du sol, et pour déterminer les fondations qui seront les mieux adaptées pour l'usine en fonction du sol. Les études techniques du procédé industriel pour permettre notamment de définir plus précisément la taille des équipements, les quantités de matière, les besoins de stockage, le budget du projet, l'acheminement du CO₂ ou bien encore l'export du méthanol.

Pauline David, animatrice, 2concert

Merci beaucoup. Nous allons maintenant laisser la parole au président du syndicat E-LOG'IN 4, Jean-Charles Louis.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Une question de vocabulaire d'abord. On parle toujours du projet H2V Thionville. Pour d'autres entrepreneurs comme Chevallier qui va aussi s'installer sur la zone d'activités, il a aussi créé des compagnies de Thionville, mais le projet H2V s'installera sur le territoire d'Uckange, Monsieur le maire d'Uckange, ça ne nous a pas échappé... Voilà, concernant le syndicat, pour simplifier, à un moment donné, quelqu'un avait proposé qu'on dise que c'était le syndicat mixte ouvert de Thionville, Illange, Uckange, Florange. Ça faisait un peu lourd, un peu compliqué donc on avait décidé à l'époque, on dira que c'est Thionville. SMO s'appelle E-LOG'IN 4, E-LOG'IN « four » on le prononce à l'anglaise. Parce qu'on a été contraints de changer le nom. Au départ, le SMO s'appelait Europort. Et pourquoi on a dû changer de nom ? C'est que Europort, la société qui tire les trains d'Eurostar au travers du tunnel sous la Manche, nous avait fait un procès en contrefaçon. Et malgré tous les arguments qu'on a développés, il était évident qu'on n'était pas concurrents d'Europort, le tribunal nous a condamnés à changer de nom. Après une réflexion menée avec des jeunes de la communication, on a décidé de choisir ce nom-là. E comme Europort, Log comme Logistique, In comme Industrie et 4 pour les 4 communes. Voilà l'histoire du nom.

Donc rapidement, le syndicat a acheté 185 hectares de friches industrielles à ArcelorMittal et nous commercialisons seulement 133 hectares. Parce que vous voyez qu'il y a des surfaces qui restent en vert. La différence sert de compensation et ça ne suffit pas encore. On a été demander à Voies Navigables de France de nous dédier des terrains pour compléter la surface de compensation, notamment un terrain situé entre le canal et le cours naturel de la Moselle. Sur ces 133 hectares, il y aura au total 120 000 m² de halles logistiques. Et la partie la plus proche du canal sera consacrée à un centre de transfert des ordures ménagères.

En ce qui concerne l'aménagement routier qui est prévu. Donc, le terrain H2V que vous avez vu tout à l'heure va ici. Ça, c'est le secteur U4. Et Uckange est de ce côté-là. Nous avons prévu un giratoire qui initialement était positionné en face de l'entrée actuelle du port d'Illange, mais qui était gênant pour différentes raisons. À la demande du maire d'Uckange, on a ramené ce giratoire le plus proche possible d'Uckange, il desservira à la fois l'usine H2V, mais également le secteur U4, où vous savez, il y a d'autres projets qui sont en gestation actuellement. Et il y avait une autre raison pour le positionner là, c'était qu'on crée également, le long de la route départementale, une route tampon, lorsque des trains arriveront sur la zone portuaire, pour rentrer sur la zone portuaire, il y a une manœuvre en tiroir, on appelle ça comme ça, où le train va sur la voie ferrée qui est le long de la route départementale jusqu'au taquet à l'entrée d'Uckange et qui rebrousse

ensuite sur les terrains portuaires. Lorsque les installations que je vous ai décrites avant seront en activité, il y aura des trains. Aujourd'hui, il n'y en a plus. Moi, j'étais président du Port public entre 2010 et 2016. À cette époque-là, il n'y avait déjà plus de train et ça faisait une bonne dizaine d'années qu'on n'avait pas vu de train sur le port non plus. Mais avec les implantations que vous avez vues, où on a demandé que soient privilégiés le fluvial et le train, il y aura davantage de trains. Et donc, quand un train sera en train de manœuvrer pour aller sur les terrains du port, il faut que les camions qui veulent accéder au port puissent stationner sur une route de dégagement et non pas sur la route départementale.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci, M. Louis. Un dernier mot maintenant sur le raccordement électrique. Je vais passer la parole à RTE pour nous refaire un point sur où est-ce qu'on en est aujourd'hui et qu'est-ce qui est prévu dans les prochains mois.

Franck Munier, manager de projet, RTE

Par rapport à la dernière réunion, RTE dispose de peu d'informations nouvelles. Pour mémoire, vous voyez sur l'écran, l'aire d'étude qui a été validée le 17 janvier 2025 par le préfet de Moselle. On voit que l'aire d'étude, ce sont les endroits où la liaison souterraine est susceptible de passer. À l'heure actuelle, le tracé n'est pas défini. Il est toujours prévu un raccordement en 225 000 volts pour fournir 250 mégawatts, ça n'a pas changé. Nous avons temporisé en raison du contexte des élections municipales, tout en nous calant sur les attentes d'H2V en termes de calendrier. Lors des dernières réunions, nous avons pu échanger avec le public, dans le cadre d'ateliers, où chacun avait exprimé ses inquiétudes, ses contraintes et ses attentes. Cela a permis de dégager des fuseaux possibles, hypothèses sur lesquelles nous travaillons. À l'heure actuelle, rien n'est encore décidé. Le but, c'est d'avoir un fuseau de moindre impact pour le dernier trimestre de l'année 2026, où là, nous aurons, j'aurais tendance à dire, une large bande de quelques centaines de mètres dans laquelle le tracé aura vocation à s'inscrire.

Mathieu David, animateur, 2concert

Très bien, merci. Et pour finir, avant de vous donner la parole dans la salle, un mot sur le calendrier. Je vais laisser H2V le présenter, quelles sont les prochaines étapes jusqu'à la mise en service de l'usine.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Le calendrier n'a pas changé tellement par rapport à ce qui avait été présenté l'année dernière. Donc sur 2026, on l'avait dit, c'est une année d'études, donc ce ne sont pas forcément les moments où, en tant qu'industriel, on a le plus l'habitude de communiquer mais on essaye le plus possible de communiquer avec vous, avec les services de l'État pour un dépôt de ce dossier de demande d'autorisation qui est prévu pour la fin de cette année dans le cadre de l'instruction, c'est quelque chose qui devrait arriver courant 2027.

Entre le moment où on dépose un dossier auprès des services de l'État et le moment où on a un arrêté préfectoral purgé de tout recours et qui peut permettre le démarrage des travaux, officiellement, dans la loi, il est de 7 mois, avec la loi Industrie verte, plus deux mois de période de recours potentiel. On a prévu, nous, aujourd'hui une bonne année pour avoir un peu de marge.

En parallèle, on sait qu'on a un certain nombre de choses à travailler, notamment d'un point de vue contractuel avec nos clients. La fourniture de CO₂, on a signé des contrats mais derrière, il

faut continuer à travailler. Donc voilà, on ne va pas se croiser les bras, ni se tourner les doigts non plus pendant ce temps-là.

Le démarrage des travaux et la première pierre : en fin 2028, pour ensuite le démarrage des travaux et une mise en service à partir de 2030, sachant qu'on ne commencera pas à 100%. En général, il y a une montée en puissance au fur et à mesure de ce type de projet pour s'assurer que tout fonctionne comme c'est censé fonctionner.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci. Maintenant, on va passer au temps d'échange. On a fini la présentation. On vous laisse la parole. Si vous avez des questions, des remarques sur ce qui a pu être présenté sur le projet, on va vous amener le micro.

Patrick Klein, président d'Air Vigilance

Bonjour. Oui. Voilà, je suis M. Klein Patrick, président d'Air Vigilance, une association locale qui a un agrément environnemental sur le département de la Moselle. Je siège aussi au CODERST, à l'ADEME, et puis à la région dans les différents débats concernant les plans régionaux, etc. Par contre, lors de la pré-concertation, j'avais déjà posé un certain nombre de questions. C'est-à-dire qu'il nous faudrait quand même une certaine clarté sur toutes les données thermodynamiques. C'est-à-dire un bilan massique, un bilan énergétique, un bilan carbone, les analyses de toxicologie, des rejets, la disponibilité de l'eau. Parce que là, on a une consommation d'eau. On sait qu'à cause de Cattenom, on est souvent déjà en pénurie d'eau en été. Donc voilà, et là, on va rajouter une grosse consommation par-dessus ça. Après, l'origine réelle de l'électricité ? Le projet qui est installé à Carling, il consomme déjà quasi la totalité de l'énergie renouvelable en Moselle. Donc, en règle générale, vous allez être à 100% sur du nucléaire. D'ailleurs, le renouvelable ne fonctionne que 30% du temps. Le reste du temps, il faudra pomper sur le nucléaire. Donc, voilà une clarté effective sur ce sujet-là parce que vous (*son coupé*) poser un problème. De l'autre, le commercial : le bio-carburant. Une molécule de carbone, deux molécules d'oxygène. C'est un terme commercial. Évitez de le mettre à toutes les sauces, parce que ça ne veut rien dire. J'aimerais aussi avoir les informations, quelles sont les pertes qui sont induites à ça pour le transporter, le liquéfier, à intégrer dans le bilan carbone et dans le bilan énergétique.

Les bus à hydrogène. On sait que c'est un rendement très faible, largement inférieur à 10% si on part du nucléaire au départ. C'est très largement subventionné, mais je me pose vraiment la question. L'aviation étant d'habitude encore plus subventionnée, combien sera subventionné l'e-kérosène pour l'aviation ? Et qui est-ce qui paye ? En règle générale, c'est le citoyen qui met au bout. Et en règle générale, les bus, ils payent plus cher que l'aviation leur carburant. Alors l'autre chose...

Mathieu David, animateur, 2concert

On va prendre une autre question et puis après on laissera le porteur de projet répondre.

Patrick Klein, président d'Air Vigilance

Oui, non mais je finis. Je pense qu'ils ont eu le temps de les noter. Alors, l'accélération dont vous parlez, c'est un peu difficile. Nous, on veut, au niveau des associations, moins d'avions, moins de bateaux. Écologiquement, c'est ça ce qu'on veut. Donc, faire tourner plus, il faudrait avoir un plan de quelle sera la réduction des transports maritimes et des transports aériens. Et compenser par le train. Le train électrique, ça tourne à peu près à... (*son coupé*) Après, pour la végétation dessus,

c'est pas une compensation, ça. On n'achète pas un terrain pour avoir une compensation. On en restaure un qui est détruit. Je ne vois pas qu'on prenne ça pour des compensations. Et c'est qui qui paye ce terrain ? C'est la commune ou c'est l'entreprise qui les rachète ? Voilà, c'est des questions annexes.

Mathieu David, animateur, 2concert

Très bien. Je pourrais laisser Jean-Charles Louis répondre à la dernière question, pour commencer, je me tourne vers H2V.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Alors, plusieurs éléments de réponse. Sur la première, si j'ai tout noté, sur les données techniques, bilan massique, etc. et données sur le projet, justement, toutes ces informations-là, elles seront disponibles au moment plutôt de la consultation du public. Tout le monde peut en prendre connaissance pendant cette période. C'est le dossier rendu public, c'est l'enjeu de la consultation du public.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Mathieu David, animateur, 2concert

Monsieur, s'il vous plaît, écoutez les réponses.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Dans la loi aujourd'hui, effectivement, notre dossier de demande d'autorisation, il est rendu public au moment du démarrage de la consultation du public.

Par rapport à l'origine de l'électricité, aujourd'hui, le projet prévoit d'être raccordé au réseau par RTE. C'est RTE qui a la charge de transporter l'électricité d'où qu'elle vienne et à tous les acteurs. Nous, la question c'est à qui on l'achète ? On a prévu un achat partout sur le territoire. La répartition n'est pas définitive aujourd'hui sur le projet de Thionville, mais il y aura bien des deux, à la fois de l'électricité nucléaire et de l'électricité renouvelable.

Sur le CO₂ biogénique... Effectivement, la molécule de CO₂, qu'elle soit biogénique ou pas, c'est la même. Biogénique, c'est un terme réglementaire. On peut dire que c'est de la com, oui, en partie. En fait, ça a une définition réglementaire aujourd'hui au niveau européen qui définit ce qu'est le CO₂ biogénique par rapport à du CO₂ qui ne l'est pas. C'est pour ça qu'on l'utilise.

Le participant se lève pour échanger avec le garant.

Mathieu David, animateur, 2concert

Continuez. La réponse sera dans le compte-rendu. Si la personne ne veut pas écouter les réponses aux questions qu'elle a posées, ce n'est pas grave. Je vous laisse continuer.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

OK. Et sur le bilan carbone ACV complet et les pertes énergétiques de la liquéfaction du CO₂, oui, c'est inclus. En fait, notre e-méthanol, il répond à une réglementation précise et à une méthodologie de la Commission européenne qui permet de le définir et de le caractériser et de le certifier comme du produit, du e-méthanol. Et pour avoir cette certification, on doit bien suivre les émissions de CO₂ tout le long de la chaîne de la production de ce e-méthanol, y compris sur le CO₂ qu'on utilise, son transport et la liquéfaction quand elle doit avoir lieu, etc.

Dernier point, sur les subventions pour les carburants. Aujourd'hui, les carburants d'aviation, il y a une obligation réglementaire qui s'impose. C'est cette réglementation qui crée aujourd'hui le marché. Il n'y a pas de subvention prévue à date en France ou en Europe pour ces carburants dédiés à l'aviation. Alexis, peut-être si tu veux compléter mes réponses ?

Alexis Martinez, directeur général, H2V

C'est une question de pénalités. C'est la réglementation qui fait qu'il y a des pénalités qui sont imposées. Et c'est du fait de ces pénalités, que ça justifie un surcoût du carburant de synthèse par rapport au carburant normal. C'est ça le principe de fonctionnement. Il y a très peu de subventions. Aujourd'hui, sur le projet de Fos, qui est plus avancé, on vient de déposer un dossier à l'Innovation Fund, qui est un fonds d'innovation européen. Le montant total de subvention, ça représente 3% des investissements du projet. Ça nous aidera au départ, mais en réalité, le marché, c'est la contrainte réglementaire. Il y a la mise en place de mécanismes de marché, ce qu'on appelle des doubles enchères, qui permettent de faire coller les besoins des producteurs et les besoins des consommateurs. Et c'est ça qui créera le marché. Il n'y a pas de subvention publique pour subventionner le e-SAF. Alors après, évidemment, le e-SAF a un surcoût, il est assez mineur, tant qu'on est sur des petits pourcentages d'intégration, il deviendra plus important quand on sera à 10 ou 20%. Le surcoût est plus important pour les court-courriers ou les vols charters que pour les long-courriers.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Sur l'évolution du secteur aérien et du secteur maritime, leurs enjeux de décarbonation, de croissance ou non, etc., on s'inscrit aujourd'hui sur des logiques qui sont souvent au niveau mondial ou au niveau européen. On avait fait, lors de la concertation préalable, un atelier avec des gens qui connaissent ces milieux-là. Il y a aujourd'hui plusieurs routes et souvent, généralement, plusieurs choses pour réduire les émissions de CO₂ liées, par exemple, au transport aérien. Le e-saf, le e-carburant en est une, mais une parmi d'autres, simplement, c'est celle que nous, on adresse. Donc ce sont ces chiffres-là que nous, on regarde.

Mathieu David, animateur, 2concert

Je rappelle à ce sujet qu'on avait effectivement organisé, dans le cadre de la concertation préalable, une conférence sur le sujet avec un certain nombre d'intervenants. Et c'est vrai qu'on avait discuté de la technologie du e-SAF au milieu d'autres leviers, parmi lesquels la sobriété, même si les perspectives de développement de l'aviation et du maritime, on peut le regretter, n'étaient pas forcément très réjouissantes sur le volet sobriété. Donc on peut tous être d'accord sur le fait qu'il faut réduire le nombre d'avions. Malheureusement, les perspectives du marché ne sont pas celles-là aujourd'hui. Peut-être, M. Louis, si vous voulez répondre à la dernière question de Monsieur sur les compensations que vous avez pu présenter.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Je n'ai certainement pas été assez clair. Nous achetons 185 hectares de friches industrielles. Il y avait sur ces terrains-là de l'industrie. Et la nature ayant repris ses droits, il y a sur ces terrains, où les usines se sont arrêtées depuis longtemps, des espèces de faune ou de flore protégées aujourd'hui. Et quand on parle de surface de compensation, il s'agit de cela. Les surfaces de friches industrielles seront préservées, seront conservées pour préserver la faune et la flore. Et c'est nous qui l'achetons. C'est nous qui l'avons payé et la ville n'aura absolument rien à déboursier.

Je voudrais faire un petit cours de chimie aussi. Un CO₂ n'est pas égal à un autre CO₂. On parlait de l'origine du CO₂, Monsieur. Du CO₂, c'est fait d'atomes de carbone et d'oxygène, c'est clair, c'est indubitable. Néanmoins, celui qui est produit dans la sidérurgie dont je suis issu, c'est du CO₂ produit à partir d'énergie fossile, de gaz, de pétrole. Dans le cas de Florange, c'est surtout du gaz. Bon là, il se fout pas mal, il pose des questions, mais il n'écoute pas les réponses. Mais ce n'est pas grave, je continue pour les autres. Et le CO₂ biogénique, c'est simplement parce qu'il est produit à partir d'énergie non fossile. Voilà l'explication.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Il y avait la dame au fond et après Monsieur devant. Ne vous inquiétez pas, vous pourrez tous avoir la parole. Allez-y.

Mme Chaleix, habitante

Bonjour, Madame Chaleix, habitante des Trois Maisons. On nous a présenté un nouveau plan avec le rond-point qui se situerait plus près d'Uckange, donc ville d'Uckange et pas les Trois Maisons. J'aurais une petite question sur la voie de dégagement justement où elle se situerait parce qu'on dit le long de la départementale mais plus de précision si c'est possible.

Mathieu David, animateur, 2concert

Très bien, merci. On va noter votre question. Je propose qu'on prenne trois questions dans la salle et puis on y répondra à toutes. Monsieur, on vous amène le micro.

Un représentant de la Fédération de pêche

J'ai une voix qui porte assez mais si vous voulez, je vais parler là-dedans. Je voulais juste poser des questions, parce que je représente la Fédération de pêche, je voulais juste poser des questions sur l'eau, justement. Est-ce que le volume d'eau de 700 000 m³ est définitif ou bien est susceptible de varier en plus ?

Deuxièmement, il était prévu dans le rapport que vous aviez fait avant, que vous prendriez de l'eau dans la station d'épuration. Est-ce que c'est toujours actuel ?

Et si le pompage est uniquement dans la Moselle, il y a actuellement une étude qui est menée sur la Moselle, actuellement, ça, je viens de l'apprendre aujourd'hui. Est-ce que vous attendrez le résultat de cette étude ?

Bon, le problème aussi de la Moselle, c'est que nous sommes en période de changement climatique, avec des pompages par Cattenom, bientôt par vous. Est-ce que ça risque de poser de graves problèmes pour la faune de l'eau, justement ? Et les milieux sont perturbés sur une très très grande longueur. Je m'excuse, je pose uniquement des questions, pas sur le projet lui-même que je trouve bon. L'étude sur la biodiversité, je l'ai lue, elle est un peu légère, hein. Bon, je ne vais pas m'attarder sur les espèces animales que je ne connais pas, mais c'est un peu léger, ça représente une demi-page... J'ai regardé sur mon téléphone quand je l'ai vu. Tout simplement.

Puis j'avais aussi une petite dernière remarque. Après, je me tairai parce que je suis... Vous aviez prévu aussi de prendre de l'eau dans les réservoirs des mines. C'est abandonné ? Et dans les stations d'épuration, les cours d'eau et la Fensch aussi. C'était prévu, ce que j'ai lu dans votre rapport. Voilà.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci.

Un représentant de la Fédération de pêche

Dans votre étude environnementale, les poissons ont été oubliés. Désolé, moi, je défends la pêche et protection des milieux aquatiques.

Mathieu David, animateur, 2concert

On a bien noté vos questions. Et on va prendre une troisième personne avant de laisser H2V répondre. Monsieur ici.

Raymond Vecchio

Raymond Vecchio, bonsoir. Moi, je ne vais pas poser beaucoup de questions. Je ne vais pas trop embêter le public parce que je vais prendre peut-être un avis qui sera ressenti comme un contre-pied de ce qui a été dit tout à l'heure. J'ai expliqué dans la réunion préalable que d'abord, j'étais venu avec un avis plutôt défavorable pour le projet. Et puis au cours de la réunion, j'ai pris connaissance des informations, j'ai réfléchi un peu avec ma caboche d'octogénaire. Et il y a un élément que je n'ai pas dit dans cette réunion de concertation préalable qui m'a fait changer d'avis assez vite. Et aujourd'hui, de la bouche de M. Martinez, j'ai la confirmation que je n'avais pas tout à fait mauvaise conscience en changeant d'avis. Je sens, moi, que la poussée majeure vers la réussite de ce projet, c'est la souveraineté, plus que l'écologie. Voilà ce que je ressens. C'est peut-être une erreur, mais voilà ce que je ressens. Et j'adhère tout à fait à cette tendance, à cette poussée. Et ensuite, une question de maternelle, excusez-moi, je n'ai pas bien suivi, je ne sais, j'ai compris ce qu'il y avait comme différence entre le SAF et e-SAF, mais je ne sais pas ce que c'est que ça le SAF, je n'ai pas compris ça. Alors merci de me donner la précision, et j'embête plus l'auditoire. Merci de m'avoir écouté.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci, Monsieur. Première question sur l'aménagement du rond-point et la voie de dégagement.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Merci. L'entrée du port est ici, vous la voyez ? Et le giratoire va être repoussé à l'extrémité du terrain.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non, l'inverse. Les rails qui sont là. Les rails de Mittal sont ceux qui sont ici. Vous avez, depuis la route, cinq voies.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non, vous vous trompez. Ici, c'est la gare de fret d'Uckange, SNCF, avec les voies d'échange pour alimenter, ici notamment, le Sollac Florange. Donc ça, c'est SNCF. Ici vous avez, donc derrière vos maisons, vous avez ce faisceau-là c'est le faisceau d'échange du port public, donc les trains arrivent depuis Hayange et descendent par-là, ils rentrent ici et ils viennent là.

Mme Chaleix, habitante

En fait, il y a des voies de chemin de fer derrière chez nous qui sont désaffectées aujourd'hui.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non, elles ne sont pas désaffectées. Elles ne sont plus utilisées. C'est ce que j'ai expliqué.

Mme Chaleix, habitante

Ah ben non, il n'y a même plus de...

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Madame, laissez-moi expliquer jusqu'au bout. Vous verrez que vous aurez des réponses à vos questions. Donc, je répète, la desserte ferroviaire du port arrive par-là, sur ces voies-là. Effectivement, vous n'avez plus vu de train depuis au moins 20 ans. C'est ce que j'ai dit tout à l'heure, le port public n'a plus eu d'activité ferroviaire depuis une vingtaine d'années. Mais ça ne veut pas dire pour autant qu'elles sont abandonnées. Vous allez voir du reste, fin 2026 et en 2027, une rénovation de ces voies qui sera effectuée par le propriétaire, en l'occurrence Voies navigables de France. Ils vont remettre ces voies en état. Et les voies d'ArcelorMittal... c'est celle-ci, c'est les 13 voies qui sont ici, les 5 où ils font du stockage de wagons avec notamment des rails. Et donc ces 5 voies-là, non, elles ne sont pas abandonnées, elles n'ont plus connu d'activité, mais elles en connaîtront à nouveau. Et donc aujourd'hui, les camions viennent de Thionville et tournent à gauche.

Ils vous ont expliqué tout à l'heure qu'ils envisageaient un approvisionnement par train pour les 40 % de l'activité. Donc, vous aurez 60 % de 50. Ça fait 30 camions.

Mathieu David, animateur, 2concert

Monsieur, parlez bien au micro, comme il y a un compte-rendu c'est important de parler dans le micro s'il vous plaît.

Un participant

Les camions qui viennent du sud, c'est-à-dire de Metz, ils passeront par où ? C'est simple, par où ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Ils passeront par la route.

Un participant

Par Uckange, par la ville, route de Thionville d'Uckange.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non.

Un participant

Je ne vois pas d'autres routes venant de Metz.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Ils passeront par une route à créer, qui n'existe pas aujourd'hui.

Un participant

Tout à fait, je connais. Mais pour aller à cette route, ils passeront par où en venant de Metz ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Par l'autoroute.

Un participant

Laquelle ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Par l'autoroute avec un échangeur sur l'A31. La route de désenclavement que je vous ai présentée pendant la concertation... Écoutez.

Un participant

Oui, allez-y.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Cette route de désenclavement sera raccordée à l'échangeur numéro 42 de l'A31. Et donc, les camions qui voudront aller sur le port viendront par l'autoroute A31 et prendront cette route de désenclavement.

Un participant

C'est-à-dire qu'ils passeront par Thionville ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non, ils restent sur l'autoroute, ils ne traversent pas les villes. Tout le projet de route de désenclavement a été... Écoutez, si vous parlez en même temps que j'explique...

Mathieu David, animateur, 2concert

Parlez l'un après l'autre sinon on n'y arrivera pas.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Le but de la route de désenclavement c'est que les camions ne traversent ni Thionville, ni Uckange, ni Florange.

Un participant

D'accord. Alors dites-moi, par exemple il vient de l'autoroute A31, passe à Mondelange, il arrive à la bifurcation de Richemont.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non.

Un participant

En venant de Metz ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Il reste sur l'autoroute jusqu'à l'échangeur numéro 42.

Un participant

Oui. En venant de Metz ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Qu'il vienne de Metz ou de Luxembourg, c'est pareil.

Un participant

C'est-à-dire qu'il passera donc par Terville, Thionville.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non.

Un participant

Venant de Metz...

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Il y a une liaison...

Un participant

Je ne vois pas d'autre route.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Il y a une route, une jonction directe entre l'autoroute A31 et la route de désenclavement. Donc ils ne traversent pas les villes. C'est le but de l'étude.

Mathieu David, animateur, 2concert

Je redonne la parole à la dame au fond qu'on finisse, qu'on clore le sujet...

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

On est loin du sujet de ce soir sur l'usine d'hydrogène et de e-méthanol, là, Messieurs-dames. Ce n'est pas le sujet aujourd'hui. Ces études, soyez persuadés que ces études feront l'objet de concertation avec la population, mais ce n'est pas le sujet aujourd'hui. Vous me demandez de répondre à un sujet qui n'était pas à l'ordre du jour et pour lequel je n'ai pas amené les éléments propres à vous renseigner.

Mathieu David, animateur, 2concert

Attendez, Madame. Je voudrais qu'on termine le sujet de Madame qui avait posé la question.

Mme Chaleix, habitante

Du coup, on est bien d'accord que la voie de dégagement, elle est entre la route d'accès actuelle à l'Europort et le futur rond-point que vous allez construire à l'entrée d'Uckange, côté U4 ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Pas à l'Europort, à la route d'accès actuelle au port public.

Mme Chaleix, habitante

Oui.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Et qui est ici.

Mme Chaleix, habitante

Du coup, moi, la seule chose que j'ai à dire par rapport à H2V, c'est qu'on nous a annoncé clairement la dernière fois que les 4-5 voies derrière chez nous ne seraient pas réaffectées et ne seraient pas remises en route, et là on me dit l'inverse.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non. Ça n'a pas été dit, Madame. Je ne peux pas vous laisser dire ça.

Mme Chaleix, habitante

Alors, ça a été dit dans les questions-réponses. On nous a clairement répondu qu'on ne remettait pas en route pour stocker les camions et les wagons d'hydrogène derrière chez nous.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Vous vous trompez, Madame. Les voies dont parle H2V, c'est celles-là. Les trains d'H2V ne viendront pas sur le port. Ce ne sera pas derrière chez vous.

Mme Chaleix, habitante

Mais du coup, vous venez de nous dire qu'il y avait des voies derrière chez nous qui allaient être réaffectées, du moins, remises en rouge.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Pour venir ici.

Mme Chaleix, habitante

D'accord, par rapport à Chevallier alors ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Pas pour aller chez H2V.

Mme Chaleix, habitante

D'accord mais vous allez bien remettre les voies derrière chez nous en fonctionnement ?

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Ben moi, je ne vais rien remettre en fonctionnement... C'est Voies Navigables de France qui va les remettre en service, oui.

Mme Chaleix, habitante

D'accord, Ok, c'est tout.

Mathieu David, animateur, 2concert

Très bien. Alors, on a bien vu, Mesdames, les deux mains levées, on vous amène le micro.

Une participante

Là, en ce moment, on fait un nouveau projet d'industrialisation d'une zone. On ne peut pas dissocier ce projet-là du projet routier actuel de l'A31 bis. On ne peut pas. Il faut que tout soit fait en même temps. Là, les études vont être faites, hein, l'étude...

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Madame, je ne vais pas répondre à votre question parce que je redis ce que j'ai dit tout à l'heure. Aujourd'hui, c'est une réunion sur H2V. Je redis, je répète que lorsqu'on sera sur le projet routier, il y aura aussi une consultation du public. Ce n'est pas le sujet aujourd'hui.

Une participante

Si, le sujet, il est aujourd'hui de l'A31 bis. Et il faut lier l'A31 bis à ce projet-là. Il faut que les voies de circulation pour ce projet-là soient liées à l'A31 bis.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Mais je l'ai expliqué, Madame. Je n'ai pas dit l'A31 bis, j'ai dit l'A31.

Mathieu David, animateur, 2concert

Simplement pour l'A31 bis il y a une enquête publique qui est prévue. Vous avez bien vu. Les calendriers des différents projets ne sont pas les mêmes. Donc là, on avance, ce n'est malheureusement pas possible de réaliser les concertations de tous les projets au même moment.

Une participante

Moi, j'aimerais savoir. Vous pouvez me donner le temps qu'on a, nous, les citoyens, pour pouvoir observer ces projets ? C'est très court. Si on est là, là maintenant, c'est parce qu'on est vraiment intéressé par ce qui se passe et par les conséquences que ça va avoir sur le plan économique et sur le plan écologique aussi. Avec tout ce qui se passe, il y a des raisons quand même d'être un peu inquiets. Alors, quand vous parlez d'enquête publique, combien de temps on a par rapport à l'enquête publique ? Combien de temps ça va durer la concertation ? Et combien de temps on a pour déposer des contributions ?

Mathieu David, animateur, 2concert

Je vais répondre à cette question.

Une participante

Si nous n'avons pas les éléments, comme Monsieur Klein les a demandés déjà la dernière fois, des éléments très clairs par rapport à tout ce qui était en question, on ne peut pas réfléchir correctement. C'est que du bavardage. On ne peut pas réfléchir correctement là-dessus. Parce

que les conséquences, elles sont factuelles. Et le factuel... C'est aussi la mesure de tous les éléments qui sont en jeu. Voilà, merci pour votre écoute.

Mathieu David, animateur, 2concert

Pour compléter, la concertation préalable a eu lieu l'année dernière. La consultation du public est aujourd'hui prévue en 2027. Donc vous voyez, elle a été faite deux ans avant cette procédure. Vous vous demandez combien de temps on a de concertation. Le site Internet, il reste ouvert pour que les gens puissent poser des questions. Donc ça fait à minima deux ans pour que les gens puissent poser des questions. Il y a eu un certain nombre de réunions publiques l'année dernière. Il y en a de nouveau cette année. Après, là où je vous rejoins, c'est qu'au stade de la concertation préalable et c'est souvent très frustrant pour tous les gens qui participent, c'est que les études ne sont pas finalisées. Il y a des intentions de la part du porteur de projet, il y a eu quand même un certain nombre d'éléments assez factuels, il y a des plans qui sont présentés mais je vous rejoins tout à fait. La difficulté, on aura toutes les informations et les réponses à toutes les études qui vous ont été présentées précédemment lors de la consultation du public. Et là, vous pourrez à nouveau participer, donner votre avis.

Donc aujourd'hui, on peut encore s'exprimer. Le projet peut évoluer, et vous le voyez, il a évolué depuis l'année dernière. Vous aurez toutes les réponses à vos questions, enfin toutes les études disponibles l'année prochaine au stade de l'enquête publique.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Mathieu David, animateur, 2concert

Non, c'est l'inverse Madame. Avant la loi industrie verte, l'enquête publique durait un mois. Maintenant, la consultation du public dure trois mois. Et avant, il n'y avait pas de réunion publique. Maintenant, il y a des réunions publiques.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Mathieu David, animateur, 2concert

Non, je vous assure, vous aurez trois mois. Écoutez, c'est mon travail au quotidien, des consultations du public, j'en fais tous les mois. Il y a trois mois de consultation du public. Et contrairement à l'ancienne procédure, il n'y avait pas de réunion publique obligatoire. Il y avait uniquement des permanences du commissaire enquêteur. Maintenant, vous aurez une réunion publique à l'ouverture de la consultation du public, qui est le nouveau format de l'enquête publique et une réunion de clôture. Je vous assure, vous aurez plus de temps et plus de moyens de participer.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Mathieu David, animateur, 2concert

Oui, c'est trois mois. La consultation du public dure trois mois avec un site internet qui est ouvert pendant trois mois. C'est peut-être un autre format dont vous parlez. Le nouveau format pour ce type de projet industriel qui est classé ICPE, Installation Classée Protection de l'Environnement, ce sera une consultation de trois mois, je vous assure. Je laisserai M. Trassart confirmer, mais vous avez ma parole qu'en 2027, ce sera une consultation du public.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Je me permets de confirmer votre réponse. Je vous confirme, Madame, aujourd'hui, pour un projet comme le nôtre, ce qui est prévu c'est trois mois de consultation du public.

En ce qui concerne le trafic, les 50 camions-jour, je reviens juste là-dessus. Effectivement, c'est le chiffre qu'on a donné pendant la concertation et c'est le chiffre de notre dossier.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

La totalité de notre CO₂ arrivait jusqu'au site par camion. Aujourd'hui, c'est ce qu'on vous a présenté, c'est qu'on envisage que 40% à peu près de notre CO₂ arrive par un autre moyen, ferré ou fluvial et donc réduirait par définition le nombre de camions de CO₂ qui arriveraient sur notre site. Les études qui sont en cours. Voilà où on en est aujourd'hui en termes d'avancée. Ça a fait partie des réflexions et des études qui sont en cours suite à la concertation.

Ensuite, sur les différents sujets sur l'eau. Avec un premier round d'études et de choix de technologie, on est revenu à 700 000 m³, et s'il doit encore varier ce serait à la baisse mais tant qu'on n'en a pas la certitude on préfère ne pas communiquer sur des baisses qu'on n'est pas sûr de pouvoir faire. D'où viendrait cette eau ? Effectivement dans le dossier que vous avez eu il y avait plusieurs options qui étaient citées justement parce qu'on évalue la faisabilité technique, économique et réglementaire de ces différents moyens, le choix aujourd'hui n'est pas complètement tranché. Même si la Moselle semble être la voie favorisée. Pour autant, on a eu déjà lors de la concertation préalable, un certain nombre de discussions autour du changement climatique et de la gestion de ces périodes d'étiage, de la période d'été. Ça fait partie des demandes fortes des services de l'État, qu'on soit attentif là-dessus, sachant que la population est de toute façon prioritaire... on n'est pas prioritaire par rapport à eux, c'est-à-dire que c'est à nous de nous adapter à la situation dans laquelle on est aujourd'hui et de présenter aux services de l'État un plan d'adaptation de notre site pour être en mesure de fonctionner ou d'arrêter notre site pendant ces périodes d'étiage. La production de méthanol, ce n'est pas forcément des procédés qui s'arrêtent très facilement, mais ce sont des choses qu'on peut travailler avec du stockage par exemple.

Un point sur la biodiversité, ce que vous avez vu dans le dossier est léger, il y a une étude plus complète qui est en cours, cette étude rentre dans le cadre du dossier complet de demande d'autorisation, et là aussi on préfère avoir une vision claire, complète, avant de rendre publiques les informations qu'on trouve.

Armel Bézu, chef de projet technique, H2V

Je veux juste finir avec une question que vous avez posée et que nous n'avons pas abordé là. C'est sur les utilisations des eaux de Station d'Épuration - STEP. On a étudié cette possibilité là, mais pour l'instant, les services de l'État interdisent l'utilisation des eaux de STEP.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Mathieu David, animateur, 2concert

Oui, je vous amène le micro.

Un représentant de la Fédération de pêche

Les eaux d'exhaure, je sais qu'une partie des eaux d'exhaure servent dans certains bassins. Est-ce qu'il serait possible de les utiliser ? Je sais qu'elles sont assez polluées. Les bassins sud ou je ne sais plus lesquels, il faudrait que je regarde sur mes documents.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Alors, ça répond à la question en fait. L'eau, on a deux utilisations. Vous n'étiez pas là lors des réunions de concertation préalable là-dessus. Pour répondre rapidement, on a principalement deux utilisations de l'eau sur notre site. La première, c'est dans la partie électrolyse de l'eau pour faire de l'hydrogène, où la molécule d'eau est cassée par de l'électricité en hydrogène et en oxygène. Et l'autre lieu de consommation de l'eau, enfin d'utilisation de l'eau plutôt, c'est dans le système de refroidissement du site. L'eau dont on a besoin pour la partie électrolyse, il faut qu'elle soit quasi pure. Donc en fait, on part d'eau industrielle ou naturelle, pas d'eau potable et on traite localement, sur notre site, cette eau-là. Mais effectivement, si on part d'eau polluée, le surcoût de traitement devient assez conséquent et peut venir impacter l'équilibre global du projet.

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Ce n'est pas la ville de Thionville seulement, c'est tout le bassin Thionvillois et on pense récupérer, enfin on pense, ça va se faire, l'eau de Metzange, de la mine de Metzange qui est en quantité suffisante pour permettre d'être autonome en besoin en eau de tout le Thionvillois. Il reste à construire une usine de décarbonatation. Parce que c'est de l'eau qui est très très dure. Et donc ça c'est dans les projets qui seront mis en œuvre, peut-être pas en 2026, mais en 2027 ou 2028. Et j'ai posé la question, comme vous, je me suis dit, tiens, il y a de l'eau, est-ce qu'il y aura de l'eau résiduelle qui pourrait permettre de prendre le relais de la Moselle si d'aventure l'étiage est tel qu'on ne pourra pas aller pomper dans la Moselle ? Bon, je n'ai pas la réponse pour l'instant, mais la question est posée et notée. Sur l'eau, une précision quand même. Ils vous ont expliqué qu'ils vont pomper 700 000 m³. La centrale de Cattenom pompe chaque année 58 millions de m³. Donc, ce n'est pas la même chose. Il reste néanmoins, comme ces messieurs-dames vous l'ont dit, que s'il y avait un problème, c'est Cattenom qui sera prioritaire. Enfin, les quantités pompées ne sont pas du même ordre.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Jean-Charles Louis, Président du syndicat mixte E-LOG'IN 4

Non, des 58 millions prélevés, ils en restituent 19, heu 21, pardon. Le bilan pompage moins restitution pour H2V, c'est 375 000 m³. Pour Cattenom, c'est 37 millions.

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Mathieu David, animateur, 2concert

Oui, je vois qu'il y a une question. Il y a une question de Monsieur ici, puis juste après, Monsieur là.

M. Boucetta, adjoint au maire de Fameck

Bonsoir à tous. Monsieur Boucetta, adjoint à la commune de Fameck. Quand je regarde ce projet, c'est vrai que Uckange, moi j'ai les parents qui sont originaires et le papa qui avait travaillé au U4, donc c'est vrai que ce projet-là, dans une dynamique de territoire, est toujours intéressant. Sur les chiffres du fascicule, je ne voyais pas au niveau de l'employabilité, peut-être que ce n'est pas

le moment, en fait, qu'est-ce que vous avez comme projection en termes d'emploi lié à ces nouveaux procédés, à ces nouvelles technologies ?

Et la deuxième question, vous avez parlé tout à l'heure je crois, M. Martinez, du e-SAF, que c'est une obligation réglementaire pour trouver une alternative au kérosène aujourd'hui. Ma question, c'est est-ce que c'est une obligation purement européenne et on se rend compte que finalement, dans les avions, dans le secteur de l'aviation, ça va être pénalisant que pour le secteur européen ou est-ce que c'est une directive, pour ma culture personnelle, qui va toucher le secteur de l'aviation mondial, worldwide. Voilà, c'était les deux questions, merci.

Mathieu David, animateur, 2concert

Très bien, merci. Avant d'y répondre, on va prendre la question de Monsieur derrière également. Allez-y, oui.

M. Fernand Beckrich, habitant de Metz

Monsieur Beckrich, Fernand, j'habite à Metz. Donc si j'ai bien compris, les débouchés, les clients potentiels, on oublie la voiture à hydrogène, on oublie les camions, on oublie les bus, si j'ai bien compris. C'est plus du tout d'actualité. Et donc, les deux débouchés visés, ce sont donc les cargos, les transporteurs de conteneurs, et l'aviation. Bon, on est logique au niveau mondial. Il n'y a pas de frontière pour ça. Si on veut éviter qu'on aille vers un cataclysme, ce qui est tout à fait possible à un moment donné, où on ne maîtrise plus du tout les choses, on peut rentrer dans un moment comme ça, si on continue à faire la même chose. Moi, je pense que la conteneurisation du monde, c'est-à-dire que les yaourts qui font 10 000 kilomètres, etc., les vêtements qui sont fabriqués à l'autre bout du monde, etc., à un moment donné, il faudra que ça s'arrête. Enfin il me semble. Voilà. Donc ça, c'est pour l'avenir à moyen terme. Et autre chose... S'il se révèle, je ne suis pas du tout un fanatique de l'hydrogène, mais s'il se révèle qu'en Moselle-Est, il y a un hydrogène de toute autre nature, beaucoup plus facile, qui n'est pas à fabriquer, qui est à, comme ils disent, « cueillir », et bien si ça se réalise, est-ce que votre projet à vous, alors là, est dans des ordres de grandeur ? On n'est plus du tout dans les mêmes ordres de grandeur au niveau des coûts. Et votre entreprise ne pourra pas tenir, enfin il me semble.

Mathieu David, animateur, 2concert

Vous faites référence au gisement d'hydrogène blanc de Moselle, donc effectivement, très bonne question. Je vous laisse apporter des réponses sur les trois questions qui vous ont été posées.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Je vais commencer, puis après, je laisserai la parole à Alexis. Donc sur la question des emplois, c'est dans la partie du projet en quelques chiffres, on parle de 140 emplois environ, dont 80 emplois directs. On avait fait aussi un atelier un peu plus précis sur quelles typologies d'emplois, etc. Vous retrouverez les éléments sur le site de la concertation ou on peut vous les retransmettre. Mais voilà la vision qu'on en a aujourd'hui.

Sur la réglementation, je vais vous donner des premiers éléments sur l'utilisation de l'hydrogène dans les transports. En fait, aujourd'hui, ce qu'on vous a présenté sur le futur potentiel du marché des transports à hydrogène, de l'aviation et du maritime, c'est un constat qu'on fait, nous, aujourd'hui, en regardant des études prospectives faites par un certain nombre d'experts et de sociétés diverses et variées, au niveau de la Commission européenne ou d'autres, qui, eux, font ces projections. Et on est bien d'accord individuellement que la voie de consommer toujours plus

peut, voire doit être interrogée. Nous, notre champ d'action aujourd'hui, pour répondre à ces problématiques de changement climatique et de transformation, c'est d'essayer d'apporter un carburant qui est moins néfaste pour l'environnement et moins carboné. C'est loin d'être la seule et unique solution, on en est bien d'accord.

Alexis Martinez, directeur général, H2V

Par rapport à la réglementation, cette réglementation s'applique à tous les avions qui atterrissent et décollent du territoire européen, qui ont l'obligation de se recharger en kérosène, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas arriver avec un réservoir à moitié plein et puis repartir, ils sont obligés de recharger sur le territoire européen. Alors ensuite, ça peut créer une dissymétrie de concurrence. C'est aujourd'hui un des vrais sujets d'Air France. C'est-à-dire que ça peut, par exemple, pousser à des hubs, développer le hub en Turquie ou à Dubaï. Alors aujourd'hui, Dubaï, c'est un peu moins la mode... Donc il y a ce sujet-là qui est un sujet de préoccupation des compagnies aériennes pour ne pas être pénalisé et qu'il n'y ait pas un effet induit de développement de hubs qui permettent en fait de réduire le kilométrage à compenser des avions. C'est un peu une faiblesse du dispositif et ça fait partie aujourd'hui des discussions qu'il y a entre les compagnies aériennes et la Commission européenne. Parce que sur cette règle qui s'appelle Refuel EU, il y a ce qu'on appelle un rapport d'avancement qui va être publié début 2027. Et il y a probablement un certain nombre d'amendements qui vont être amenés à ces règles, dont aussi éventuellement des réponses aux effets induits, aux effets d'aubaine, qui pourraient pénaliser les transporteurs européens.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

Dernier point sur l'hydrogène blanc, l'hydrogène naturel, effectivement c'est une option, la possibilité de trouver, d'exploiter de l'hydrogène blanc, donc de l'hydrogène naturel qui serait présent dans le sol, etc. Aujourd'hui, il y a eu quelques recherches, il y a des travaux qui démarrent d'exploration. Les temps et les durées qu'il faut avant que ce genre d'installation soit en fonctionnement sont assez longs. C'est certain que c'est quelque chose qu'on suit avec attention, mais c'est assez long, ça peut être relativement coûteux. Aujourd'hui, les champs pétroliers ou gaziers représentent quand même des investissements qui sont conséquents, qui derrière, après, rapportent de l'argent, on est bien d'accord. Les pétroliers, les gaziers vivent bien de ces gisements-là. Mais voilà, les deux, à court terme, ne sont pas forcément concurrents au regard des temps de développement. Après, si à moyen terme, la production d'hydrogène blanc est véritablement concurrentielle, on en tirera les conséquences qu'il faut sur le site. Mais à ce stade aujourd'hui, à court terme, on ne considère pas que ça vient mettre en danger notre projet. De la même façon, on a bien sur ce projet deux briques, il y a la production d'hydrogène et la production de méthanol. La production de méthanol garde du sens, quelle que soit la façon dont l'hydrogène est produit, à condition aussi, et c'est le dernier point, mais là ça me dépasse un petit peu, que l'hydrogène blanc puisse être reconnu par la Commission européenne en termes de certification, etc. Là, je ne pense pas que la Commission européenne se soit déjà penchée sur le sujet de l'hydrogène natif ou de l'hydrogène blanc. Nul doute qu'elle le fera. Mais pour l'instant, ce n'est pas forcément quelque chose qui est défini, que je sache. Mais ça n'engage que moi.

Armel Bézu, chef de projet technique, H2V

Pour compléter, on est en plein dans les études justement à ce niveau-là pour l'instant. Il y a un système, et on a appris beaucoup d'ailleurs du projet de Fos, comme en parlait Alexis. On prévoit un système de recyclage interne qui va nous permettre de recycler à peu près, on estime aux alentours de 10 m³/heure, ce qui n'est quand même pas négligeable. Et autrement, les eaux de

sortie de l'usine et le rejet, qu'il soit pluvial ou qu'il soit process, sera bien entendu traité, respectera l'arrêté préfectoral de rejet, qui nous fixera des normes de rejet et il y aura une station d'épuration sur le site qui traitera cette eau avant rejet dans la Moselle. C'est pour ça que sous forme de vapeur et sous forme de rejet liquide, à peu près 50% de notre consommation sera rejetée soit dans la Moselle, soit dans l'air.

Mathieu David, animateur, 2concert

Très bien. S'il n'y a pas d'autres questions, je propose de laisser le mot de conclusion pour M. Trassart. Je vous remercie tous et toutes pour votre participation ce soir.

Jean-François Trassart, garant CNDP

Je remercie effectivement l'ensemble des intervenants, H2V et RTE, qui nous ont présenté et qui ont répondu à vos questions, et vous tous pour les questions toujours très intéressantes que vous avez posées. Donc les porteurs de projets nous ont présenté dans le temps initial les avancées dans divers domaines et vous retrouverez tout ça dans le compte-rendu de la réunion, comme vous retrouverez également le contenu des temps d'échange.

N'hésitez pas à continuer à poser vos questions sur le site internet de la concertation, il est fait pour ça. Alors tout à l'heure, une dame, je crois qu'elle est partie, parlait des trois mois, d'un mois, du temps pour... Non, c'est celle qui était devant vous. Elle est là-bas. Bon, excusez-moi. Donc, oui, on parlait des durées de concertation. Alors sachez qu'actuellement, on est dans la phase de concertation continue. Ça veut bien dire ce que ça veut dire. Ça veut dire que par rapport à la concertation préalable de l'année dernière, aujourd'hui, on continue la concertation et elle va continuer jusqu'à l'ouverture de la consultation du public. Donc c'est le moment de pouvoir encore faire évoluer le projet avant que le dossier ne soit complètement figé pour la consultation du public. Et pour ça, il y a plusieurs outils. Il y a les réunions publiques, il y en a un autre, c'est le site donc de la concertation, n'hésitez pas, il continue d'être ouvert. Il y a eu au moins une trentaine de questions de posées lors de la concertation préalable. Il n'y a pas de raison que ça ne continue pas, n'hésitez pas à poser vos questions et vous recevrez des réponses au fur et à mesure par les porteurs de projet.

Oui, alors il est venu me dire qu'il allait poser, reformuler ses questions et les poser. Donc voilà, c'est le conseil que je lui ai donné. Effectivement, c'est bien de pouvoir aussi réfléchir, chacun à ses propres questions, les reformuler un peu à tête reposée et les publier sur le site.

Et puis, en ce qui concerne... Donc j'avais noté, oui le dossier doit être complet lorsque démarre la consultation du public. Vous faisiez allusion à seulement un mois au lieu de trois mois. Alors ça ce sont des questions de procédure. La procédure issue de la loi Industrie Verte, c'est la procédure de consultation du public qui dure trois mois avec une réunion publique d'ouverture et une réunion publique de clôture. Il arrive qu'en cours d'instruction, l'administration dise « En fait, là, on est dans le cas d'une enquête publique. » C'est déjà arrivé. Donc, aujourd'hui, on n'a pas vraiment de... enfin, à moins que vous ayez des certitudes, mais on pense plutôt que ça va être une consultation du public mais je n'oserais pas parier sur ce sujet.

Aude Humbert, directrice de projet, H2V

C'est ça. Après, là-dessus, aujourd'hui, on a les certitudes qu'on a dans nos échanges avec les services de l'État, où on est bien, a priori, on coche toutes les cases de la loi Industrie verte et donc d'être dans ce paramètre-là et cette procédure-là. Après, effectivement, c'est aujourd'hui l'arbitrage ou le périmètre des services de l'État, de savoir dans quelles procédures on s'inscrit. A

priori, on est, nous, dans le cadre d'une loi Industrie Verte, la loi Industrie Verte ayant justement été écrite pour les industriels et les sites ICPE comme le nôtre. Donc, il n'y a pas de raison, là, tel que je le connaisse, qui ferait qu'on serait soumis à une autre procédure. Après, ce sont les services de l'État qui se prononcent.

Jean-François Trassart, garant CNDP

Je me suis laissé dire que quand il y a deux demandes, donc une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis de construire, que là, on retombe sur le...

Non, ce n'est pas le cas ? Bon.

Aude Humbert, directrice de projet H2V

Justement le permis de construire c'est l'exception qui confirme la règle, c'est l'industrie verte quand même.

Jean-François Trassart, garant, CNDP

Ok. Oui, Madame ?

(Une personne s'exprime dans la salle hors micro, inaudible)

Jean-François Trassart, garant, CNDP

Ils ont quand même été, je pense, pas mal évoqués dans leur globalité au cours des différents temps d'échange de la concertation préalable et puis à nouveau aujourd'hui. Encore une fois, n'hésitez pas à reposer des questions pour bien contextualiser les choses.

Et puis, le dernier point de ma conclusion, ce sera de vous recommander, je pense que vous l'avez tous fait, mais si ce n'est pas le cas, inscrivez-vous à la newsletter, la lettre info, il y a déjà deux numéros qui ont été publiés, et voilà, inscrivez-vous pour être toujours au fait des informations les plus récentes. Voilà, je vous souhaite une excellente soirée à tous.

Mathieu David, animateur, 2concert

Merci à tous, bonne soirée !

*****FIN DES ECHANGES*****