

Vallée de la Fensch Usine d'hydrogène H2V : cinq questions pour comprendre où en est le projet

RL c.republicain-lorrain.fr/economie/2026/04/25/usine-d-hydrogene-h2v-cinq-questions-pour-comprendre-ou-en-est-le-projet

25 avril 2026



Le projet d'usine d'hydrogène H2V de la zone e-LOG'IN4 sur l'Europort en est à l'étape de la concertation continue. C'est le moment possible des ajustements. Une réunion, ce jeudi 23 avril à Florange, a permis d'en savoir plus. Explications en cinq questions.

Olivier Jarrige - 25 avr. 2026 à 07:00 - Temps de lecture : 3 min



Le projet d'usine d'hydrogène H2V s'étendra sur quatre communes : Thionville, Illange, Florange et Uckange. Photo Armand Flohr

En 2030, si tout va bien, une usine d'hydrogène viendra dynamiser le territoire de Thionville-Fensch Agglomération, sur la zone Europort. À Florange, quelques riverains et porte-parole associatifs, ainsi qu'une poignée d'élus, ont participé ce jeudi 23 avril à la nouvelle étape du projet, celle de la « concertation continue ». En clair, selon l'agenda officiel, c'est le moment où on peut encore modifier le projet. L'étape suivante, celle de l'enquête publique, sert surtout à le valider ou non.

Cette usine d'hydrogène et de e-méthanol, on en parle depuis 2022. C'est un investissement de 800 M€, porté par la société H2V, implantée à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône), et soutenue par RTE, la filiale d'EDF, chargé des réseaux. De nouvelles infos ont permis d'en préciser les contours, de répondre à certaines inquiétudes. On vous les résume en cinq questions.

D'où viendra le CO2 ?

Le principe est celui-ci : l'usine récupère du CO2 pour le dissoudre par électrolyse. Avec de l'électricité et de l'eau (H2O), il en produira de l'hydrogène (H2) et du e-méthanol (CH3OH). L'électricité sera fournie par RTE, donc du circuit national. L'eau sera puisée en majeure partie dans la Moselle. Et le CO2, lui, sera livré depuis 13 méthaniseurs agricoles (60 %) et une grosse usine régionale, dont le nom reste tu. Important : tout se fera avec les ressources locales, rien ne sera construit en plus. Cette usine permettra de produire 30 000 t par an d'hydrogène, 150 000 t par an d'e-méthanol, et économisera 160 000 t de CO2 par an.

Comment se feront les transports ?

C'est l'inquiétude des riverains du faubourg de 3-Maisons, tout proches. Cela représentera 50 camions par jour. Mais « 40 % d'entre eux » devraient arriver par rail ou par le fleuve, s'est engagée Aude Humbert, directrice du projet H2V. [Soit une trentaine de camions, vite noyés](#)

[dans les 7 500 véhicules par jour.](#)

Pourquoi viser l'aérien ?

Le marché de l'hydrogène automobile est au point mort. Celui de l'e-kérosène a le vent en poupe. La Commission européenne s'est donné pour objectif de produire 35 % d'e-kérosène en 2050, on en est à 5 %. Or, le trafic aérien continue à décoller, la souveraineté s'est imposée, dans un contexte où « 40 % de notre kérosène vient du détroit d'Ormuz », rappelle Alexis Martinez, directeur général d'H2V.

Quel impact sur l'eau ?

[L'usine aura besoin de pomper jusqu'à 700 000 m³ d'eau par an.](#) Les pêcheurs s'en inquiètent. La moitié partira en vapeur, l'autre sera rejetée, après passage en station d'épuration. Cela peut paraître beaucoup. À titre de comparaison, la centrale de Cattenom pompe 58 millions de m³ par an, pour en rejeter dans la Moselle 21 M. On ne peut pas piocher dans les eaux d'exhaure, parce qu'il faut une eau quasi pure. Pour rappel, en cas de sécheresse, la population et la centrale de Cattenom seront prioritaires.

Quel est le calendrier ?

L'année 2026 servira à l'enquête publique puis aux études. La première pierre sera posée fin 2027, pour une mise en service programmée en 2030. Le site devrait générer 140 emplois, dont 80 directs.