



L'Europort, la fabrique d'hydrogène vert de demain

Marine Prodhon

Les porteurs de projets se bousculent du côté de la **ZAC de l'Europort**. Après le groupe Chevallier spécialisé dans la logistique et le transport en octobre dernier, un nouvel accord vient d'être officialisé ce mardi 26 avril entre le syndicat **E-Log'in 4** et la société de production d'hydrogène **H2V**. Elle porte un projet d'avenir estimé à **500 millions d'euros**.



Après Chevallier, **H2V** est la seconde entreprise à officialiser son installation sur le site Europort dans les années à venir.



Jean-Charles Louis (au milieu), président de E-Log'in 4, accueille à bras ouverts ce nouveau projet porteur pour l'avenir.



Quatre unités de production d'hydrogène renouvelable vont être implantées.

L'hydrogène, c'est cette énergie qui résonne comme un renouveau pour l'environnement et la planète. Depuis l'Accord de Paris sur le climat, il est devenu le maître-mot de l'État qui le considère comme l'une des meilleures façons de « décarboner » le pays. La France en consomme actuellement près de 720 000 tonnes. Demain, il prendra davantage de place dans notre quotidien en alimentant les transports et les industriels. Les besoins en 2030 sont estimés à 1 million de tonnes et 1,5 million pour 2035. Dès lors, il faut se tourner vers l'avenir et prévoir sa production. L'entreprise **H2V** s'y attelle depuis sa création en 2016. Après plusieurs projets en cours d'élaboration du côté du Havre ou encore de Dunkerque, elle ambitionne désormais de s'implanter en Moselle. La zone d'activités de l'Europort a su retenir son intérêt pour un

investissement annoncé de 500 millions d'euros. Une promesse synallagmatique vient d'être officialisée ce mardi 26 avril entre la société **H2V**, le syndicat gestionnaire de l'Europort E-Log'in 4 ainsi que la Sodevam.

L'entreprise de production d'hydrogène vert va s'implanter sur 31 hectares situés sur le terrain du parc de fonte entre Uckange et Florange. Un terrain acquis pour la somme de 4,6 millions d'euros.

Stratégique et idéal

« Nous souhaitons implanter quatre unités de production de 100 mégawatts d'hydrogène renouvelable, qui correspondent à 56 000 tonnes par an. » Jean-Marc Léonhardt développe la construction de ce projet qu'il a porté en tant que directeur général d'**H2V**. Ce rôle, il l'a laissé à Alexis Martinez depuis le 1^{er} avril dernier et se consacre désormais à conseiller le président d'**H2V**. Durant sa présentation, il insiste sur la dimension « renouvelable ». « L'énergie qu'on utilisera sera renouvelable, c'est-à-dire qu'elle proviendra du solaire, de l'éolien ou de l'hydraulique. » Ce projet est 100 % destiné aux mobilités et c'est pourquoi **H2V** s'est intéressée au territoire Portes de France - Thionville. La zone d'Europort est idéale pour mener ses ambitions. Son premier objectif vise la mobilité lourde (camions, engins de chantier, etc.) ; avec une portion d'autoroute empruntée par 15 000 véhicules par



jour elle est servie. Même si vendre de l'hydrogène aux automobilistes n'est pas sa première volonté. Pour elle, « **il était impératif d'avoir les pieds dans l'eau** ». En effet, le fluvial semble avoir un atout insoupçonné. « *Le trafic fluvial sur ce petit bout de Moselle qui va rejoindre le Rhin en Allemagne est plus grand que celui sur le Rhône et c'est aussi trois fois le trafic sur l'axe Seine. En termes de péniches, c'est énorme ! Plu-sieurs navigateurs, y compris les Voies navigables de France, prennent des initiatives pour qu'elles passent rapidement à l'hydrogène.* »

H2V ne s'arrête pas là et regarde de l'autre côté de la frontière. « *Nous avons la chance d'avoir à proximité l'un des plus grands aéroports européens de fret au Luxembourg. L'avion hydrogène n'est peut-être pas encore pour demain mais dans un premier temps, nous visons tous les engins (levage, alimentation en carburant) en mouvement dans l'aéroport qui pourraient passer à l'hydrogène car ce sont des usages intensifs, donc pas appropriés pour la batterie* », indique Jean-Marc Léonhardt. Le potentiel est intéressant, sans oublier le trafic ferroviaire qui retient l'attention de l'entreprise « *pas tant sur l'alimentation des trains mais pour assurer les livraisons en hydrogène* ». La distribution passera, elle, par une filiale de la société Samfi Invest. **Une vingtaine de stations-service alimentées en hydrogène par le site mosellan seront installées dans la région Grand Est.** Deux devraient être implantées sur le secteur, dont l'une possiblement sur l'A4.

Objectif 2026

L'objectif de la société est d'avoir une première unité fonctionnelle en 2026. Les autres suivront à raison

d'une construction chaque année. **À l'issue du projet, les quatre unités devraient permettre d'économiser 400 000 tonnes de CO2 par an**. Qui dit activité, dit aussi emploi. H2V promet la création de « *120 emplois directs dans sa phase ultime* », soit en 2030 quand toutes les unités de production seront opérationnelles. « *Elle générera également une centaine d'emplois indirects (contrats et prestations de sous-traitance, gardiennage, entretien des espaces verts, petite maintenance, etc.)* », poursuit Jean-Marc Léonhardt.

L'entreprise planche aussi sur la formation dans un domaine encore précurseur. Elle vient d'ouvrir en septembre 2021 en Normandie une H2V Académie permettant à l'issue du cursus d'obtenir un BTS de maintenance de système industriel à coloration hydrogène. « *Nous allons former des salariés pour nos besoins immédiats mais il faut garder à l'esprit que tous les métiers qui touchent à l'hydrogène vont devoir eux aussi être formés* », souligne Jean-Marc Léonhardt prenant l'exemple des garagistes. Au total, une cinquantaine de métiers devraient être concernés par ce virage écologique. ■