

SUPERPHENIX : UN DECHET DE 55 MILLIARDS

LIBERATION
23 JUILLET 85

Depuis son lancement en 1974 au nom de l'indépendance énergétique de la France, Superphénix n'a fonctionné que 174 jours à pleine puissance. Aujourd'hui gelé, le plus grand chantier de la République s'est révélé un gouffre financier.

A lors que le gouvernement vient de décider le gel du redémarrage de Superphénix, le prototype français achevé en 1985 doit-il déjà être rangé dans le tiroir des grands désastres industriels qui n'ont pas tenu leurs promesses ? La centrale de Creys-Malville n'est pas abandonnée, elle est gelée le temps de mener plusieurs enquêtes de sécurité. Mais le bilan est déjà lourd. Plus de 55 milliards de francs... Quel que soit l'avenir du surgénérateur, c'est beaucoup pour un laboratoire ou un vulgaire incinérateur de déchets radioactifs. Plus cher que Concorde et que le Plan câble, c'est sûrement, parmi les grands chantiers nationaux lancés par la France, celui qui aura été le plus onéreux.

Lorsque Superphénix est lancé en 1974, EDF estime l'investissement de construction à 14 milliards (en francs 85, qui serviront de référence). A la fin des travaux en 1985, la centrale aura coûté 26 milliards, soit près du double. Un tel dépassement n'est pas en soi criticable, lorsqu'il s'agit d'un grand programme permettant un saut technologique considérable. Il est toujours difficile, dans les projets à très long

terme, de faire des prévisions fiables en matière de coût. En tant que « maître des horloges » et garant du long terme, l'Etat soutenait ce projet du CEA qui devait assurer l'indépendance énergétique de la France. Mais Superphénix a été « vendu », dès le départ, comme un prototype commercial, première étape d'une filière qui serait concurrentielle en matière de production d'énergie, surtout, qui serait indispensable à l'indépendance énergétique de la France. Il y a quinze ans, Superphénix n'était pas présenté comme un instrument de recherche mais comme un outil de production imposé par les contraintes économiques du moment : on vivait l'immédiat après-choc pétrolier, l'évaluation des stocks d'uranium sem-

blait, à l'époque, limiter la durée de vie des centrales nucléaires classiques, la consommation d'énergie devait doubler tous les dix ans dans des pays industrialisés comme la France. A terme, la filière de la surgénération devait donc être rentable et, par ailleurs, Superphénix devait se vendre comme des petits pains à l'étranger.

Or, depuis son lancement en 1985, non seulement Superphénix n'a fonctionné que 174 jours à pleine puis-

sance, mais il n'a pas eu de descendance. La croissance de la consommation d'énergie n'a pas suivi la courbe annoncée, loin de là. Enfin, compte tenu du blocage de nombreux programmes nucléaires étrangers, le prix de l'uranium est aujourd'hui très inférieur au cours de 1970. Les contraintes ayant radicalement changé, le prix d'une telle décision prise au début des années soixante-dix pèse lourd aujourd'hui.

En 1985, la centrale est finie. Elle a coûté 26 milliards de francs. A cela s'ajoutent, selon EDF, quelques 600000 francs de frais de fonctionnement par an, soit 4 milliards depuis la « mise en route ». Enfin, il reste aujourd'hui 15 milliards de frais financiers à payer en remboursement des emprunts. Electricité de France, qui a dû en même temps financer son programme nucléaire classique, a cherché à minimiser la facture. Pour la partager, l'électricien français va chercher l'ENEL, en Italie, et les Allemands de SBK. Ils créent ensemble la Nersa, qui sera l'exploitant de Superphénix. EDF en détient 51 % du capital, l'italien ENEL 33 % et SBK 16 %. EDF n'a dès lors plus que la moitié de l'investissement à sa charge, soit 13 milliards. Mais quelle a été la part réelle du financement assumée par EDF ? Sur ce point, la direction d'EDF est sans nuances. « *Le contribuable français n'a pas mis un centime dans Superphénix, EDF a apporté 13 milliards à Nersa.* » L'entreprise fran-

çaise a pris à sa charge la totalité de la participation française du coût du prototype. Mais cette affirmation est minutieusement contestée par Dominique Finon, chercheur au CNRS et auteur d'une thèse sur les programmes surgénérateurs (1). Selon lui, des discussions serrées ont eu lieu en 1976, lors de l'élaboration du schéma financier, entre EDF, le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) et le Trésor. En définitive, sur ces 13 milliards, « *EDF n'a apporté que 8 milliards, l'Etat payant les 5 autres milliards, via le CEA* ». 5 milliards, c'est donc l'écot payé par les contribuables français à la construction de Superphénix.

L'alliance d'EDF avec d'autres Européens pourrait avoir un effet boomerang en cas d'arrêt définitif de la centrale. En effet, le Français devrait alors dédommager ses partenaires au sein de la Nersa. Evaluée entre 15 et 18

milliards de francs, l'application de la « clause de pénalité » ne jouera cependant que si la centrale est arrêtée pour des raisons qui ne relèvent pas de la sécurité.

Reste enfin la difficile question du coût du « démantèlement » (arrêt du surgénérateur, coûts de traitements du matériel radioactif, remise en état du site). Chaque année la Nersa met de côté 68 millions de francs en prévision de ce grand démontage. Rendez-vous était pris en 2020, et la cagnotte devait alors être conséquente. Mais si un démantèlement anticipé était décidé, la Nersa n'aurait pas de quoi faire face. Les provisions faites sur moins de dix ans ne suffiront pas à couvrir les coûts de démontage. Si le démantèlement devait intervenir dans dix ans, c'est 10 milliards de francs qu'il faudrait mettre de côté dès aujourd'hui, explique-t-on au ministère de l'Industrie. Il est difficile de chiffrer globalement un projet financé sur quinze ans. Mais on peut estimer que Superphénix, si on l'arrêtait prochainement, aura coûté au moins 55 milliards : 26

milliards d'investissement de départ, 15 milliards de frais financiers encore à payer, 4 milliards de frais d'exploitation et 10 milliards de démantèlement. Cela en fait l'instrument de « préservation des connaissances » le plus cher du monde.

Sylvaine VILLENEUVE

(1) *L'Échec des surgénérateurs, autopsie d'un grand programme*, Dominique Finon, Presses universitaires de Grenoble, 1989.

2

A l'étranger, on ferme aussi

Le club des pays possédant des surgénérateurs risque d'être fermé faute d'adhérents. A peine une douzaine de surgénérateurs fonctionnent dans le monde. Et encore s'agit-il, depuis l'arrêt de Superphénix, de petites machines.

Pionniers de cette technologie, les Etats-Unis ont construit successivement prototypes et installations d'essais. Mais ils ont abandonné leur programme en 1983, après avoir banni le retraitement et l'extraction du plutonium en 1977. Leur dernière réalisation, un surgénérateur de 300 mégawatts (MW) de puissance, dans lequel ils avaient investi 2 milliards de dollars, ne sera jamais achevée.

Autre surgénérateur fantôme, celui construit par les Allemands à Kalkar, sur le Rhin. En 1991, le gouvernement a renoncé à mettre en service ce prototype de 300 MW qui a coûté près de 24 milliards de francs. Seul le petit réacteur KNK 2 (20 MW) est encore opérationnel. L'Italie a suivi la même

voie, construisant un surgénérateur de 116 MW en 1974 mais renonçant à le mettre en service en 1990.

La Grande-Bretagne construisit des petits réacteurs d'études dès 1950, puis deux autres, en 1969 et 1975, de respectivement 13 et 254 MW. Seule cette dernière installation fonctionne. L'ex-Union soviétique a construit 4 réacteurs entre 1959 et 1969. Le dernier en date, entré en service en 1980 à Beloyarsk, d'une puissance de 550 MW, est arrêté, et tous les projets suspendus.

Seuls les Japonais poursuivent leur effort. Le réacteur Joyo (100 MW), installé près de Tokyo, tourne depuis 1977. Et le gros Monju (280 MW), édifié sur la côte Est, devrait entrer en service à la fin de l'année. Après dix ans de travaux et de batailles juridiques, et une note de 600 milliards de yen (environ 25 milliards de francs). Pas découragés, ils envisagent la construction d'un nouveau surgénérateur de 670 MW.

G. Bn.

Flops en série

Du Concorde au Plan câble, autopsie des échecs.

La France a un savoir-faire certain pour lancer de vastes projets nationaux, réussites spectaculaires ou flops retentissants. Dans les deux cas, les sommes en jeu sont spectaculaires. Le TGV, Airbus et Ariane font évidemment partie de la première catégorie. En face, des échecs ruineux : Concorde (36 milliards de francs), le Plan câble (25 milliards), les satellites TDF1 et TDF2 (près de 4 milliards), le Plan calcul ou encore la filière nucléaire graphite-gaz.

Le scénario est répétitif : l'Etat finance un projet dont on découvre après coup qu'il s'agit d'un gouffre financier doublé d'un non-sens technologique. « A chaque fois, le mécanisme est le même. L'Etat fixe un objectif ambitieux à ses ingénieurs : garantir l'autonomie technologique de la France. Le projet donne alors naissance à une organisation autonome rapidement envahie par un grand corps qui va monopoliser l'expertise. A partir de ce moment-là, le pouvoir politique perd toute maîtrise du projet », constate Elie Cohen, chercheur au CNRS, spécialiste des questions industrielles.

A chacun son domaine. L'énergie pour les corps des Mines, l'équipement pour les ingénieurs des Ponts, les télécommunications pour les X-Télécoms, l'aéronautique, le spatial et l'armement pour les X-Armement. Ces ingénieurs vont alors rejoindre le Commissariat à l'énergie atomique, la SNCF, les P et T avant France Télécom ou la Délégation générale à l'armement : structures hybrides, mi-entreprises, dont elles réclament l'indépendance, mi-administrations, dont elles revendiquent la légitimité, fonctionnant à l'écart de tout contrôle.

L'Etat, mis devant le fait accompli, est condamné à passer par profits et pertes les sommes engagées, ou à remettre au pot. Il n'a aucun moyen sérieux de vérifier la validité des recherches puisque le seul organisme qui détient l'expertise est celui qui mène les travaux. Le plus souvent, le gouvernement, consulté dans l'urgence, préfère mentir le cap.

La France n'est pas seule à cette logique de la dépense. Le Japon peine sur sa fusée H2 et son train à lévitation magnétique. L'Allemagne s'est entêtée dans la construction de son train à grande vitesse. Résultat : l'ICE arrive avec dix ans de retard sur le TGV, et des performances nettement inférieures.

Ph. Dx.