



Jean-François Pérouse et Fadime Deli

## Le séisme de Yalova-İzmit-Istanbul Premiers éléments d'information et d'appréciation

Institut français d'études anatoliennes

---

# L'évaluation économique : infrastructures de transport, de télécommunication, réseaux de service et bâtiments à usage économique

---

DOI : 10.4000/books.ifeagd.503

Éditeur : Institut français d'études anatoliennes

Lieu d'édition : Istanbul

Année d'édition : 1999

Date de mise en ligne : 4 novembre 2014

Collection : La Turquie aujourd'hui

EAN électronique : 9782362450150



<http://books.openedition.org>

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 1999

### Référence électronique

PÉROUSE, Jean-François ; DELI, Fadime. *L'évaluation économique : infrastructures de transport, de télécommunication, réseaux de service et bâtiments à usage économique* In : *Le séisme de Yalova-İzmit-Istanbul : Premiers éléments d'information et d'appréciation* [en ligne]. Istanbul : Institut français d'études anatoliennes, 1999 (généré le 09 juin 2023). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/ifeagd/503>>. ISBN : 9782362450150. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.ifeagd.503>.

---

Ce document a été généré automatiquement le 9 juin 2023.

---

# L'évaluation économique : infrastructures de transport, de télécommunication, réseaux de service et bâtiments à usage économique

---

## A. Quel effet global sur l'économie turque ? Une récente réévaluation à la baisse

1. En ce qui concerne les effets du séisme sur l'économie turque dans son ensemble, il apparaît que ceux-ci ont été surestimés au début.  
Ainsi, le quotidien *Radikal* pouvait titrer dès le 2 septembre : « L'économie n'est pas trop affectée » (p. 15). Seuls des effets aggravants sur l'inflation (qui pourrait encore dépasser les 60 % cette année 1999), sur le déficit budgétaire (eu égard aux dépenses que la « remise en marche » des zones et des secteurs d'activité affectés va occasionner) et de funestes conséquences sur le secteur touristique semblent être désormais redoutés (cf. Kafaoğlu A. B., 1999). En outre, des conséquences négatives sur la croissance turque sont attendues (cf. *Milliyet*, 10/09/1999, p. 7) : de 1, 5 à 2 % en moins par rapport au taux escompté pour l'année 1999.
2. Selon l'Organisation de la Planification d'État (DPT), le coût du tremblement de terre serait de l'ordre de 9 à 13 milliards de dollars US. Et la valeur des logements détruits par le séisme s'élèverait à 3, 5 milliards de dollars (cf. *Cumhuriyet*, 11/09/1999, p. 1).
3. 2. L'aide du FMI et l'aide de l'Europe ardemment attendues.  
D'une certaine manière, le séisme « tombe bien » -si l'on peut dire-, à un moment où la Turquie allait négocier un nouveau prêt avec le FMI. Les événements terribles auront sans doute pour résultat de faire accroître ce prêt et de lever les conditions qui devaient être posées à l'octroi de celui-ci. D'ailleurs, un responsable du FMI est arrivé

pour 10 jours en Turquie le 8/09/1999, afin de réfléchir aux modalités de l'octroi d'un crédit d'aide d'urgence (cf. *Milliyet*, 9/09/1999, p. 9).

4 Cependant, même si l'évaluation de la chute de la production et de l'activité économique est encore difficile, un premier rapport de la Banque Mondiale était attendu pour le 14/09. Celle-ci semble en tout cas prête à consentir un crédit à long terme, de soutien, d'un montant d'un milliard de dollars US (cf. *Milliyet*, 8/09/1999, p. 9).

5 3. Le « modèle mexicain » pour la relance par le tourisme : quelle pertinence ?

Les comparaisons du « séisme du siècle » avec le tremblement de terre de 1985 à Mexico sont désormais légion. Elles participent d'une recherche (bien compréhensible) de modèle et de solutions de sortie de crise. Ici, l'idée promue par « l'Union des Agences de Voyages de Turquie » (TÜRSAB) est simple : il s'agit de faire comprendre aux opinions publiques étrangères que la meilleure façon d'aider la Turquie à se relever de cette catastrophe, c'est de faire du tourisme en Turquie (cf. *Milliyet*, 2/09/1999, p. 7). Pour l'instant, ce projet n'est qu'une astuce trouvée par les professionnels du tourisme turc qui tentent, compte tenu de toutes les difficultés rencontrées depuis près d'un an, de relancer cette activité primordiale pour l'économie turque. Pour autant, quand on connaît le peu de scrupule des professionnels du tourisme en matière de construction littorale, ces projets paraissent peu crédibles. Et ce projet de relance a, de ce fait, une coloration un peu cyniquement opportuniste.

## B. L'infrastructure de production industrielle amoindrie localement ?

6 1. Il est vrai que ce sont des arrondissements industriels qui ont été frappés. De là à présenter les zones touchées comme le cœur de l'appareil industriel turc, il y a une marge souvent trop rapidement franchie (voir tab. n° 6). En effet, si l'on se fie à ces données indicatives de l'Institut de la Statistique d'État, il apparaît que les quatre départements les plus touchés représentent certes près de 18 % de la valeur ajoutée produite en Turquie, mais ne concentrent que moins de 8 % de l'emploi. Parmi ces quatre départements, c'est indéniablement, celui de Kocaeli qui est le plus actif et productif ; les investisseurs étrangers y sont d'ailleurs nombreux, soit sous la forme d'unités de production entièrement contrôlées par eux, soit sous la forme d'association avec des firmes turques (cf. *Milliyet*, 8/09/1999, p. 7). De plus, si l'on recourt à des indicateurs plus spécifiques, la part de Kocaeli dans l'économie turque apparaît de manière plus saisissante : pour les seuls produits intermédiaires, le département assurait le quart du total turc ; proportion impressionnante. En termes de part du PIB, selon le DIE, les départements de Kocaeli et Yalova occupent respectivement la première et la deuxième place dans la hiérarchie turque, İstanbul n'arrivant qu'au troisième rang ; Sakarya, Bolu et Eskişehir, se situant aux 24<sup>ème</sup>, 25<sup>ème</sup> et 22<sup>ème</sup> places.

Départements	Part des « lieux d'activité » (işyeri) (en %)	Part de l'emploi (en %)	Part de la valeur ajoutée produite (en %)
Kocaeli	3,84	5,07	15,27

Yalova	0,18	0,55	0,80
Sakarya	1,09	1,17	0,83
Bolu	1,26	1,07	0,96
Part des départements	6,37	7,86	17,86
Source : <i>Milliyet</i> (d'après DİE, Ankara), 2/09/1999, p. 7.			

- 7 Selon les sources, les évaluations des dégâts directs sur l'appareil industriel de la région de Marmara sont très variables. Ainsi, le Président de l'Association des Hommes d'Affaires et des Industriels de Kocaeli, recevant le Président de la République S. Demirel, lui a annoncé que 7400 installations industrielles -soit 30 % du total des installations- avaient été endommagées ; et que 80 à 85 % de celles-ci ne pouvaient reprendre leur activité (cf. *Sabah*, 2/09/1999, p. 12).
- 8 Selon une autre source (la Chambre d'Industrie de Kocaeli), en se limitant toujours au département le plus industriel, on dénombrait officiellement 1127 unités de production employant plus de 10 personnes (cf. *Milliyet*, 8/09/1999, p. 7). Sur ce total, près de la moitié ont été, à des degrés divers, affectées par le séisme, essentiellement dans les arrondissements d'İzmit, de Kandıra et Karamürsel. Ceux de Gebze, Körfez et Gölcük ont eu leurs industries épargnées. Mais en vérité, seules 170 installations industrielles ont subi des dégâts sérieux (pour la poursuite de leur activité) ; parmi elles 64 ont été totalement détruites. Le rapport final est donc le suivant : 64/1127. Au total les dommages du séisme, en termes de dégâts sur l'infrastructure de production et de retard de production sont estimés, pour le département de Kocaeli, à 5 milliards de dollars US. Mais le nombre d'établissements implantés sans autorisation est important.
- 9 Plus concrètement, la région sinistrée concentre des installations de grands groupes industriels turcs ou étrangers. Par exemple, pour ne citer que les zones les plus touchées, à Gölcük on trouve Ford Otosan ; à İzmit : Tüpraş, Pirelli, Goodyear, Dusa, Brisa, Kordsa, Beksa, Hyundai ; à Adapazarı : Toyotasan, Toprak İlaç, Otoyaol... (cf. *Hürriyet*, Avrupa, 18/08/1999, p. 13) ; et à Gebze-Çayirova : Arçelik, şişe Cam, Anadolu Honda, Anadolu Isuzu, Sanipak ou Assan Alüminyum. Outre les cas les plus connus, parmi les installations les plus endommagées, on peut citer celles de Pirelli, de Brisa, de Ford Otosan (cf. *Milliyet*, 1/09/1999, p. 9) ou Toyotasan (du holding Sabancı) à Yalova. La direction de cette holding a d'ailleurs récemment rendu public son bilan du séisme (cf. *Cumhuriyet*, 11/09/1999, p. 8) : 95 millions de dollars US de dégâts, tout en assurant qu'elle s'efforcera de résoudre au plus vite le problème du mal-logement de ses employés victimes du séisme.
- 10 Au-delà de ces comptabilisations, la question qui est en débat, désormais, est celle de la nécessité ou non de redéployer l'appareil industriel turc sur l'ensemble du territoire afin de réduire la vulnérabilité de celui-ci (cf. *Milliyet*, 8/09/1999, p. 6). Selon la Chambre de Commerce de Kocaeli, 200 installations industrielles devraient être délocalisées ; perspective que les industriels concernés ne considèrent pas avec enthousiasme dans l'ensemble. Donc, une prise de conscience s'effectue quant à la vulnérabilité de l'appareil industriel turc dans son ensemble, puisque 38 000

installations industrielles seraient en fait situées dans des zones sismiquement sensibles, sans qu'aucune mesure spécifique de prévention n'ait été prise (voir la carte effrayante parue dans *Milliyet*, 6/09/1999, p. 6).

11 2. L'exemple de la raffinerie İPRAŞ (du groupe TÜPRAŞ).

L'incendie, spectaculaire par ses flammes et fumées, de la grande raffinerie d'İzmit (*İzmit Petrol Rafinerisi A.Ş.*) restera dans les mémoires, tant on a craint qu'il ne s'étende à toutes les cuves ou à des réserves de gaz proches (celles du dépôt d'Aygaz). Déclaré à la suite du séisme, l'incendie d'une (d'abord la n° 25), puis de plusieurs cuves (jusqu'à 7) de pétrole brut de la plus grosse raffinerie turque a été un des épisodes les plus frappants de ce séisme. L'incendie n'a été maîtrisé, à grands renforts de soutien extérieur (des spécialistes de BP- Amoco, de Grèce et de France), que le 19/08 en fin de journée. A ce propos, la presse turque s'est plu à signaler le rôle joué par des pilotes grecs dans la maîtrise de l'incendie (cf. *Milliyet*, 4/09/1999, p. 2).

12 Il s'agit d'une raffinerie très importante, en activité depuis 1961, d'une capacité annuelle de 11,5 millions de tonnes, supérieure à celle d'İzmir (10 millions), celle de Batman (1, 1) ou celle de Kırıkkale (5 millions), la société *Tüpraş (Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.)* possédant 4 raffineries en Turquie (cf. SOL, sept. 99, 10-12). En 1998, 8,5 millions de tonnes ont été effectivement produites à İzmit.

13 Les dégâts sont désormais estimés par la Direction de *Tüpraş* à 115 millions de dollars US (cf. *Cumhuriyet*, 3/09/1999, p. 12) ; voire à 200 millions si l'on inclut les manques à gagner liés à l'arrêt de la production. Une délégation du FMI devait procéder à sa propre évaluation mi-septembre. La société d'assurance concernée (*Güneş Sigorta*), de son côté, a fait une estimation inférieure et refuse de prendre en compte le « manque à gagner » (*üretim kaybı*). Par ailleurs, la remise en route complète de l'activité exigera, selon les mêmes sources, un délai de l'ordre de 4 mois. Actuellement, le brut importé ou en réserve à İzmit est détourné sur la raffinerie d'Aliğa. Mais la production d'essence pourrait se poursuivre à hauteur de 40 % de la normale.

14 Pour finir, les déboires de *Tüpraş* relancent de façon surprenante le débat sur les privatisations. En effet, certaines voix (autorisées ?) laissent entendre que si *Tüpraş* avait été privatisé, les dégâts du séisme auraient été bien moindres et la maîtrise de l'incendie aurait été plus rapide (cf. *Cumhuriyet*, 5/09/1999, p. 3 et *id.*, 11/09/1999, p. 13).

15 3. Une réputation à refaire ?

Ce qui est évident c'est que le secteur du Bâtiment Travaux Publics turc, qui travaille beaucoup à l'exportation, doit se soucier de sa renommée. Un travail de clarification est à mener, de façon à ce que les grands groupes de construction ne soient pas assimilés aux entrepreneurs sans foi ni loi. La campagne de clarification menée actuellement par le groupe d'entreprises « MESA », pour que son nom ne soit pas confondu avec celui d'une entreprise responsable de la construction d'immeubles défectueux à Yalova est à cet égard exemplaire (cf. par exemple, *Cumhuriyet*, 11/09/1999, p. 7 ou *Sabah*, 10/09/1999).

16 4. Le problème de la main-d'œuvre absente ou démoralisée (effarouchée).

Beaucoup de travailleurs se refusent à retourner sur leur poste de travail, tant que les risques de réplique se maintiennent. On craint donc une pénurie de main-d'œuvre dans les arrondissements industriels les plus touchés. Dans le département de Kocaeli, qui employait 130 000 travailleurs, aux 300 travailleurs décédés s'ajoutent donc ceux qui ne veulent plus travailler ou vivre dans la région.

- 17 5. Le problème de la pollution industrielle et les effets sur l'environnement en général. Il est évidemment trop tôt pour faire un bilan en la matière. Cependant on peut déjà donner quelques indices des dégâts causés par le séisme, suite aux effondrements, explosions et incendies constatés. Le ministère turc de l'environnement travaille à l'élaboration d'un rapport sur la question, parallèlement à Greenpeace ou à des associations turques (cf. *Bizim Gazete*, 29/09/1999, p. 1).
- 18 Le cas de l'usine AKSA à Yalova (commune de Taşköprü) est exemplaire (cf. *Hürriyet*, Avrupa, 23/08/1999, p. 23). Il s'agit d'une usine chimique, qui produisait l'essentiel (plus de 90 %) de l'acryline -utilisée par l'industrie textile- produite en Turquie. Une partie de la production était même exportée ; l'usine assurant près de 9 % de la production mondiale de ce composant chimique. Le bénéfice annuel de cette usine qui emploie 550 travailleurs était de l'ordre de 250 millions de dollars US. Les dégâts causés par le séisme ont été estimés par la direction du groupe à plusieurs dizaines de millions de dollars US (cf. *Finansal Forum*, 10/09/1999, p. 1 et 16), sans parler des 5 travailleurs qui sont morts dans la catastrophe. Pour autant, selon le directeur d'AKSA, la capacité de production n'a pas été sérieusement entamée : elle est maintenue à hauteur de 85 %.
- 19 Mais, dans une perspective environnementaliste, il y a plus grave ; ce sont les pollutions induites, consécutives à la formation de fissures dans deux citernes contenant une substance chimique hautement toxique et inflammable (au-dessus de 38 degrés), l'acrynolitrine, en l'occurrence. En effet, 6500 tonnes de cette substance dangereuse se sont déversées dans la mer ou se sont infiltrées dans le sol, contaminant ce dernier et menaçant les activités agricoles environnantes. Or il se trouve que le propriétaire des terrains agricoles proches de l'usine AKSA n'est autre qu'Ahmet İsvan, ancien maire d'Istanbul (cf. *Cumhuriyet*, 10/09/1999, p. 1 et 19). Celui-ci ne décolère pas, ses récoltes étant condamnées (comme « brûlées » à cause de l'arrêt de toute irrigation) et dénonce avec vigueur les troubles modalités d'implantation de cette usine. Selon lui, celle-ci a été installée en 1968 contre l'avis de la municipalité de Yalova, sur décision autoritaire du gouvernorat d'Istanbul. Plus grave : eu égard au caractère ultra-sensible des matières utilisées, une « zone de sécurité » (*sağlık bandı*) aurait dû être définie et aménagée autour de l'usine ; ce qui n'a pas été fait. Une expertise confiée à une société américaine est attendue pour évaluer l'ampleur exacte de la contamination du sol alentour.
- 20 Pour autant, la direction d'AKSA rejette la responsabilité des désastres sur les pouvoirs publics, arguant du fait que les secours ne sont intervenus que 30 heures après le séisme et que sans électricité tous les dispositifs de sécurité ont été inefficaces (cf. *Cumhuriyet*, 10/09/1999, p. 19) ; sachant qu'en outre les tuyaux du dispositif anti-incendie avaient été rendus inutilisables par le séisme. En tout cas, tous les paons et poulets de l'élevage-AKSA installé à moins de 120 m des cuves défailantes sont morts.
- 21 De même, l'incendie de la raffinerie Tüpraş a été accompagné de déversements de pétrole dans la mer, sans que celui-ci, semble-t-il, ne se soit répandu au large (cf. *Milliyet*, 10/09/1999, p. 9). Grâce à la mise en place de barrières il a pu être contenu. Mais le sol tout autour de la raffinerie a aussi été contaminé, à cause de la pluie qui s'est abattue alors que l'incendie n'était pas terminé.

### C. Les infrastructures de transport : des dégâts visibles appelant une réponse urgente et l'abandon ou l'ajournement de certains grands projets

- 22 1. Les photos de ponts routiers comme pliés et effondrés par pans entiers sont connues et spectaculaires ; comme celles du pont de Sapanca (à 10 km de Sakarya) (cf. *Türkiye*, Europe, 18/08/1999, p. 1). En outre, un des axes autoroutiers les plus importants du pays, l'autoroute (*Otoyol*) İstanbul – Ankara (autrement appelée TEM), a été sévèrement touché dans sa partie occidentale (cf. *Milliyet*, 18/08/1999, p. 3). Au total, l'État évalue les pertes à 2 milliards de dollars US en ce qui concerne le chemin de fer, 65,5 millions en ce qui concerne les routes, 127,8 millions en ce qui concerne les canalisations, 56 millions le réseau d'eau potable, 56 millions celui des eaux usées et de l'épuration.
- 23 2. De plus, pour des raisons évidentes de priorité financière, un certain nombre de grands projets d'infrastructure vont devoir être sinon abandonnés, du moins différés. Parmi ceux-ci on peut citer le projet de train à grande vitesse entre İstanbul et Ankara (cf. *Cumhuriyet*, 1/09/1999, p. 13), ainsi que le pont routier qui devait franchir le golfe d'İzmit (dénommé *Körfez – Karayolu Köprüsü*), à la hauteur d'une zone sismiquement très sensible. Le nouvel aéroport international d'İstanbul, l'aéroport de Kurtköy, mis en chantier au début de cette année, pourrait aussi pâtir de manques de moyen et de sa localisation sismologiquement contestable (cf. *Cumhuriyet*, 11/09/1999, p. 6). Il en va de même du projet du « canal de Sapanca », de la mer Noire à la mer de Marmara, via le fleuve Sakarya.
- 24 3. Un immense travail de vérification pour les ouvrages d'art non affectés en apparence. L'inquiétude est grande, en effet, pour le métro d'İstanbul, comme pour les ponts intercontinentaux. Il s'agit de savoir dans quelle mesure ces infrastructures ont été affectées et dans quelle mesure elles pourraient résister à une nouvelle mise à l'épreuve, éventuellement plus violente. Des études de résistance sont requises. Des diagnostics post-traumatiques doivent être faits, permettant de savoir si des défauts sont ou non apparus, en prévision d'une nouvelle secousse.

### D. Les conséquences sur le marché immobilier : conjectures et réalités

- 25 On spéculait actuellement beaucoup sur les conséquences du tremblement de terre sur le marché immobilier : les hypothèses et les rumeurs les plus insensées circulent, qui traduisent assez bien le climat d'irrationalité qui règne. D'un côté certains prétendent que les prix vont chuter, de l'autre que ceux-ci vont augmenter dans les secteurs jugés sûrs. En fait, aucune tendance globale ne peut être décelée : il faut nuancer.
- 26 Ce que l'on note en tout cas depuis le tremblement de terre et la publication de cartes des risques sismiques à İstanbul (cf. *Ekonomist*, N° 36, 5-11 sept. -99, p. 15), c'est un mouvement à la vente et à la location des appartements dans les arrondissements désormais réputés « à risques ». Il en ressort, à Avcılar, Bağcılar et Bakırköy une baisse sensible des prix (location ou vente). À l'inverse, on remarque une sensible augmentation des loyers et des prix à la vente des appartements dans les arrondissements présentés comme « sûrs » ou peu exposés (surtout Beykoz, Sarıyer ou

şişli) (cf. *Cumhuriyet*, 3/09/1999, p. 10). Les villas de Zekeryaköy (au nord de Sarıyer), par exemple, se vendent à des prix exorbitants, deux à trois fois supérieurs à ceux pratiqués en juillet 1999. Citons, à cet égard, le titre de couverture de l'hebdomadaire économique *Ekonomist* (N° 36, 5-11 sept. -99) : « Quels sont les secteurs à risques ? Quels sont les secteurs convoités ? Nous avons recherché les secteurs les plus sûrs et les mieux prémunis contre le tremblement de terre ».

- 27 Même dans la zone sinistrée, les immeubles sains ou ayant résisté sont très convoités et les loyers ont fortement augmenté : *Milliyet* (10/09/1999, p. 17) cite le cas d'une famille qui a dû quitter le logement qu'elle louait 15 millions jusqu'au tremblement de terre, et que le propriétaire a décidé de louer à 70 millions, sans transition, après le séisme !
- 28 Manifestement, les affaires continuent et l'immobilier demeure l'activité-reine.