

Les produits KRISTO et leurs applications

Les produits KRISTO sont classés en grandes familles, selon les domaines d'application.

1 - ÉTANCHÉITÉ – IMPERMÉABILISATION TRAITEMENT ET PROTECTION DES SURFACES

Cuvelage des parties extérieures

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Enduit hydraulique d'imperméabilisation - Enduit hydraulique pour contre pression - Mortier à prise rapide pour colmatage des infiltrations d'eau - Mortier souple pour joint - Résine acquaréactive à injecter dans les fissures et venues d'eau pour les stopper | <p>KRISTEAU FONDATION KRISTEAU / gris ou blanc KRISTOP KRIMASTIC STRATIFOAM / AR</p> |
|--|---|

Étanchéité des châteaux d'eau, réservoirs cuves

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Enduit hydraulique souple d'imperméabilisation - Mastic à base « ciment » pour traitement des fissures et joints - Enduit hydraulique pour piscines - Enduit élastique d'imperméabilisation | <p>KRISTOFLEX KRIMASTIC KRISTO KIT K2</p> |
|--|---|

Imperméabilisation des façades, murs et toitures

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Hydrofuge d'imprégnation des surfaces - Système liquide d'étanchéité à base de résine PU - Traitement des mousses, végétations et micro – organismes - Traitement des tuiles | <p>KRISTOFUGE STRATICOAT KRISTOCIDE KRISTOGLASS</p> |
|---|---|

2 - RÉPARATION DES BÉTONS

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Ragréage fin - Mortier à prise rapide pour réparation - Mortier à prise rapide à haute performance - Mortier rapide en immersion - Mortiers pour canalisation | <p>STRATON KRISTOLITHE TOPWAY NAUTILITHE MORTIER ATI</p> |
|---|--|

3 - PROTECTION – CORROSIONS CHIMIQUES

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Enduit résistant aux agressions chimiques - Revêtement résistant à l'abrasion - Résine EPOXY | <p>EPOMASS BRAIPOX AQUAPOX</p> |
|--|--|

4 - MORTIERS COLLES CARRELAGES JOINTS SPÉCIAUX

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Mortier colle haute performance - Mortier souple de jointoiment - Systèmes d'étanchéité sous carrelage | <p>POLYFLEX POLYJOINT JOPOX</p> |
|--|---|

5 - VOIRIE – MOBILIER URBAIN – REVÊTEMENTS – SOLS DIVERS

- | | |
|---|------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Mortier colle hydraulique adhérent sur enrobé - Mortier hydraulique armé | <p>URBACOL URBASCELL</p> |
|---|------------------------------|

6 - SOLS SURFACAGES – REVÊTEMENTS

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Primaire EPOXY pur - Peinture EPOXY pour sol - Enduit auto lissant bi composant à haute adhérence pour trafics importants - Armature non tissée | <p>EPOFOND EPOXSOL INDUSSOL BIDIM B</p> |
|--|---|

Extraits MOCI de notre envoyé spécial à Ankara, Jean-François Tournoud

TURQUIE RÉSISTER À LA CRISE

A première vue, la Turquie en crise n'est pas l'Argentine. On n'y voit aucune manifestation de masse dans les rues. Aucun sentiment d'insécurité n'y est perceptible.

Il est vrai que les Turcs ont appris à vivre avec les crises à répétition qui reviennent tous les deux ans. La solidarité familiale, les placements financiers à l'étranger et l'expatriation constituent autant de soupapes de sécurité. Pourtant, la crise qui s'est abattue sur le pays, il y a un peu plus d'un an, est d'une nouvelle sorte et pourrait amener la classe politique à changer vraiment les règles du jeu, il est vrai sous la pression internationale, à commencer par celle de Washington et de Bruxelles.

En effet, tout a débuté, comme sur les rives du Rio de la Plata, par une crise bancaire. Le secteur bancaire turc a commis une double imprudence : le secteur public maintenait des taux d'intérêt très élevés pour financer ses pertes, et les banques privées prêtaient à l'État et non à l'économie. Le programme de désinflation de 2000 a entraîné une baisse des taux d'intérêt entamant d'autant les profits des banques.

A la crise bancaire est venue se superposer, à partir de février 2001, une crise monétaire puisque les autorités ont dû laisser flotter la livre turque et ont abandonné l'indexation par rapport au dollar. Celle-ci a perdu immédiatement 40% de sa valeur. Après avoir obtenu 16,3 milliards de dollars de prêts du FMI en décembre 2000 et mai 2001, Ankara a obtenu une nouvelle tranche de 14,3 milliards en février dernier.

De son côté, la Banque mondiale s'appête à débloquent un prêt de 1,35 milliard de dollars (qui seront versés en trois tranches) destiné aux réformes dans l'administration publique et le secteur bancaire. En outre, elle n'exclut pas une aide supplémentaire pour le secteur industriel.

Il est évident que les Etats-Unis ont pesé de tout leur poids au sein du FMI pour que celui-ci soit généreux à l'égard de la Turquie. En effet, outre le fait d'être un des pays membre de l'Otan, il a plus que jamais une importance décisive à l'heure où Washington a entrepris une politique offensive contre le terrorisme au Moyen-Orient. Par conséquent, il semble impensable que ce pays soit déstabilisé sur le plan économique puis politique.

Tout un ensemble de mesures ont été adoptées dans l'urgence en 2001 (indépendance de la Banque centrale, recapitalisation de banques publiques avant privatisation, nouvelles lois bancaires).

Pourtant, le combat contre l'inflation sera peut-être le plus difficile. Au tout début 2001, l'inflation avait commencé à fléchir (39%) avant que la crise monétaire ne la replonge dans ses affres habituelles.

Aujourd'hui, la Turquie s'est engagée dans un agenda de réformes pour la période 2002-2004. Le tandem FMI-Banque mondiale a posé ses conditions et surveillera de près leur concrétisation. Outre la réduction de deux tiers du personnel des établissements publics et l'adoption d'une loi sur la gestion de la dette publique, deux des demandes concernent la transparence et la fin de la corruption.

[.....]

La hausse des prix à la consommation en février a été de + 1,8% (janvier : + 5,2%) et les prix de gros ont également connu un ralentissement à + 2,6% (janvier : + 4,2%).

Cependant, en glissement annuel, la hausse des prix à la consommation atteint + 73,1% et celle des prix de gros + 91,8%. Beaucoup d'observateurs économiques estiment déjà irréalisables les objectifs officiels d'inflation à 35% en 2002, 20% en 2003 et 12% en 2004. Le Pr Merih Celasun, de l'Université Bilkent d'Ankara, se veut pragmatique : « on ne pourra pas inverser brutalement l'inflation ».

Un désir d'Europe aux motivations encore floues

Le gouvernement devra également maintenir un rythme soutenu de privatisation. Jusqu'ici, seule la vente de Potas distribution pétrolière (51% vendus à Is Bank et Dogan Holding) et plusieurs privatisations partielles (31,5% de Tüpras, raffinage pétrolier ; 23,07% de Netas, télécommunications ; 16,8% de Tofas, construction automobile et 12,4% d'Is Bankasi) ont eu lieu. L'étape suivante sera plus ardue car son enjeu est Türk Telekom (la part étrangère maximale sera de 45%), cela peut être modifié suite au rapprochement avec

l'Union européenne ou en cas de coentreprise associant un étranger à un Turc. Quoi qu'il en soit, rien ne devrait se passer avant 2003.

[.....]

A cheval sur l'Europe et le Moyen-Orient, tout en n'appartenant pas au monde arabophone, Ankara cherche à tout prix à être intégré dans l'Union Européenne et 85% des investissements étrangers proviennent de l'Europe des Quinze. D'ailleurs, selon un sondage rendu public fin février, 68% des Turcs souhaitent une adhésion. Mais le même sondage laisse percevoir que la perception européenne est encore incertaine car 60% des sondés s'affirment uniquement Turcs, 20% se sentent Turcs et Européens et seulement 8% déclarent être européens.

Cela étant, les responsables turcs ont obtenu le statut de pays candidat au sommet d'Helsinki en décembre 1999. Ils demandent qu'une date de début des discussions d'adhésion soit donnée lors du sommet européen de Copenhague à la fin de cette année. Certains officiels avancent la date de 2007, sans vraiment y croire. En effet, il y a les conditions politiques (suppression de la peine de mort qui agite la classe politique turque actuellement et droit linguistique de la minorité kurde). Un responsable turc affirme : « On ne nous a jamais demandé un enseignement scolaire du kurde. Je pense qu'une chaîne de télévision diffusant en kurde est prévue ». Il reste à voir si c'est bien cela que l'Union a demandé. Il y aura certainement d'autres exigences européennes (le problème de Chypre notamment). Tandis qu'il n'est pas certain que les nouveaux membres voient d'un très bon œil des fonds aller au développement de l'Anatolie, par exemple. Pour la période 2000-2006, correspondant au programme Meda II, l'Union accordera à la Turquie une enveloppe totale de 2,979 milliards d'euros. Certes, Ankara a un traité d'Union douanière avec les Quinze, mais qui concerne uniquement les biens industriels et pas l'agriculture et les services. Les étapes suivantes risquent d'être ardues. En attendant, le gouvernement de coalition compte présenter rapidement au Parlement l'ensemble des mesures nécessaires à l'harmonisation juridique avec la

législation européenne pour avoir un argument de discussion au sommet de Copenhague.

Le chômage favorise la progression de l'économie informelle

Tous les indicateurs confirment une diminution du marché intérieur turc. Ainsi, en 2001, les importations ont diminué de 25,7% (40,5 milliards de dollars), alors que les exportations ont progressé de 12,3% (31,18 milliards), dopées par une livre au cours bas. Les investissements des entreprises ont diminué de 30%. Vingt sept mille sociétés ou établissements commerciaux auraient fermé leurs portes l'an dernier. Le taux d'utilisation des capacités industrielles privées demeure bas (68% en janvier dernier). Selon les estimations de l'Université Bilgi d'Istanbul, en 2001, parmi la consommation privée, ce sont les biens durables qui ont le plus baissé (-28,1%), suivis par les services (-8%). Cette année, il pourrait y avoir une timide reprise concernant les biens durables (+7,7%), les services (+4,1%) et l'investissement privé (+7,1%). Le pouvoir d'achat individuel a également fondu.

Rien que dans le secteur financier, on estime les licenciements à 100 000 personnes, autant de consommateurs aux habitudes occidentalisées qui ont disparu et qui essaient difficilement de se reclasser dans d'autres secteurs lorsqu'ils ne songent pas à quitter le pays. Officiellement le nombre de chômeurs supplémentaires serait d'un million. En fait, le chômage dépasserait 13% dans les zones urbaines. Seule l'économie informelle, estimée à 40% du PIB avant la crise, prospère. Dans un pays où l'occupation d'un second emploi n'est pas rare, le phénomène s'est amplifié et le secteur de la contrefaçon, notamment de logiciels s'est développé.

Au fil des journaux, on lit que 70% des licenciés ont des dettes sur carte de crédit ou que, dans les régions centrales, les enfants sont souvent retirés de l'école et poussés à travailler illégalement. La moitié des Turcs vivraient avec un revenu inférieur à 221 euros par famille de quatre personnes, soit très en dessous du seuil de pauvreté fixé à 525 euros. Evidemment, tous les secteurs sont affectés. Les ventes d'électroménager se sont contractées de 40%.

Néanmoins, selon Gilles Roudy, directeur général de Carrefour, « la Turquie présente plusieurs caractéristiques qui nous incitent à l'optimisme une fois cette crise passée : une population jeune, éduquée, l'émergence d'une classe moyenne, et des habitudes de

consommation de plus en plus inspirées de celles de l'Europe ».

France – Turquie Pas encore assez de PME

Presque 40% des ventes françaises en moins vers la Turquie l'année dernière. Une chute en valeur qui traduit bien les effets de la crise que connaît le pays. Selon les statistiques turques (pour la période janvier à octobre 2001), la France occupe la cinquième place (5,7%) parmi les pays fournisseurs de la Turquie, derrière l'Allemagne (13,3%), la Russie (8,5%), l'Italie (6,7%) et les Etats-Unis (8,1%).

L'importance du secteur automobile caractérise les échanges franco-turcs. A l'exportation, les équipements automobiles - véhicules - produits de la construction automobile représentent 21,78% des ventes françaises. Viennent ensuite les composants électroniques - ordinateurs (7,41%) et la pharmacie (4,83%). A l'import, le textile arrive largement en tête (27,25%), suivi de l'automobile - équipements automobiles (21,80%) et des boissons-préparations agroalimentaires (6,5%). Selon le dernier recensement de janvier dernier réalisé par la Mission économique à Istanbul, 151 entreprises françaises sont actives en Turquie via une ou plusieurs filiales, ou bien grâce à un bureau de représentation. Elles emploieraient 30 000 personnes. Au total, filiales comprises, les missions économiques à Ankara et à Istanbul en recensent 250 (qui généreraient environ 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires dans l'industrie et assureraient 2% des exportations turques totales).

Même s'il y a toujours des individualités qui ont trouvé un créneau dans le tourisme, la construction d'hôpitaux ou l'assurance (Gras Savoye a pris le contrôle total du capital de sa filiale installée à Istanbul fin 2001), il reste que les PME françaises sont peu nombreuses à produire en Turquie. Plusieurs raisons expliquent cela : tout d'abord, la Turquie est un pays à l'industrie développée et seules des niches de marché ou des produits particuliers peuvent trouver place ; ensuite, il est difficile de trouver un partenaire turc de confiance ; enfin l'administration est tatillonne et parfois corruptible.

annexe 2 (suite)

ENQUÊTE Turquie

En stock total, la France est devenue le premier pays investisseur en Turquie. Les grands groupes ayant pris pied, surtout sur les rives du Bosphore, il est normal que l'on assiste maintenant à une baisse, une tendance un peu pondérée par le fait que certains investissements sont réalisés par des filiales étrangères de groupes français. Entre 1998 et 2000, le montant annuel moyen des projets autorisés par les autorités turques a été de 106 millions de dollars, loin derrière les autres partenaires (Italie : 165 ; Etats-Unis : 295 ; Pays-Bas : 427 ; Allemagne : 440). Mais en termes d'investissements autorisés entre 1980 et 2001, la France arrive en tête avec 5,5 milliards de dollars, soit environ 18% des investissements étrangers. Bien sûr, l'investissement phare français en Turquie est Oyak-Renault.

Carrefour, surtout depuis le rachat de Promodès, est également un nom français visible en Turquie. Dans son sillage, il a d'ailleurs fait venir de petites entreprises comme la savoyarde R-System-Thermic Froid, spécialisée dans la réfrigération (local préfabriqué avec machines de réfrigération à installer sur le toit des magasins) pour les super et hypermarchés (70% d'un chiffre d'affaires consolidé de 7,01 millions d'euros).

Schneider Electric (une usine moyenne et basse tension à Izmir, marque Merlin Gérin), Alcatel, (le dernier contrat en date étant l'extension du réseau GSM 1800 MHz de l'opérateur turc de l'opérateur turc de téléphonie mobile Ayccell pour 160 millions d'euros) ou Axa (9% du marché) et d'autres encore sont également bien implantés, surtout dans la mégapole d'Istanbul. Souvent les groupes français sont alliés à un groupe local. Ainsi en 1997, Danone créait une société commune (50-50) avec le groupe turc Sabanci, dénommée Hayat dans l'eau minérale.

Freins et avantages : investir en Turquie

ENQUÊTE Turquie

Freins

- La Turquie reste un pays très bureaucratique, imposant de nombreuses démarches. A titre d'exemple, tout étranger souhaitant s'installer en Turquie pour y travailler doit faire son premier "apprentissage" de l'administration turque et obtenir successivement un permis de travail à Ankara, un visa de travail auprès d'un consulat turc de son pays d'origine, puis une domiciliation dans son quartier auprès du *muhtar*, et enfin son permis de résidence (" *ikamet*") à la préfecture de police. Le futur employeur devra justifier des compétences particulières du candidat, sans équivalent sur le marché du travail local.

En circonstances de crise et d'augmentation du taux de chômage, ce critère, commun au droit français, peut être d'appréciation restrictive. Il est déjà rigoureusement appliqué dans certaines professions particulières (exemple : banquier). A l'obtention d'un permis de travail, il convient d'obtenir un visa de travail auprès des autorités consulaires de Turquie. Ce document est soumis à un aléa de durée. Aucun texte n'encadre la délivrance ou le refus du visa dans un délai impératif. Les pratiques les plus variées existent (entre trente jours et beaucoup plus).

- Toute création de société par des investisseurs étrangers, toute cession d'actions entre un étranger et un Turc, toute modification de la participation d'une société étrangère au capital d'une société turque, sont subordonnées à l'autorisation préalable de la Direction générale des investissements étrangers. Si, en principe, le pouvoir de cette direction est discrétionnaire, elle donne dans la plupart des cas son accord sans restriction. C'est donc avant tout une perte de temps conséquente, car l'examen d'un dossier n'est encadré à ce jour par aucun délai impératif.

- La conclusion de contrats d'assistance technique ou de licence de brevets ou de savoir-faire entre une

société turque et une société étrangère est aussi soumise à l'autorisation préalable de la Direction générale des investissements étrangers.

- La pression fiscale turque est non négligeable en raison d'un nombre important de charges non déductibles du revenu taxable et ce, en dépit des taux d'imposition sur les sociétés en apparence raisonnables. Le taux de base de l'impôt sur les sociétés est de 30%.

Avec une taxe supplémentaire de 10% composée de différents prélèvements de fonds, le taux définitif est de 33%. Par ailleurs, le système de TVA a été instauré en 1984. Il connaît 5 taux différents selon les produits et services, avec un taux standard de 18%. Enfin, la législation comptable ne tient pas compte de l'environnement de forte inflation.

Avantages

- Le pays offre un cadre juridique, certes complexe, mais relativement sûr pour les investissements étrangers (fondé sur une loi du 18 janvier 1954). Il donne la garantie essentielle d'un libre rapatriement des bénéfices.

- Le pays est membre de l'OMC depuis 1995 et lié à l'Union Européenne par un accord d'association depuis 1963. Dans ce cadre, le principe d'une libre circulation des marchandises a été posé entre l'Union européenne et la Turquie. Ces différents accords définissent surtout un certain nombre de principes au nom desquels les investisseurs étrangers peuvent remettre en cause toute règle et toute mesure qui aurait pour but ou pour effet d'instaurer une discrimination entre eux et les autres investisseurs étrangers ou les investisseurs turcs. L'existence de ces textes a d'ailleurs rendu illusoire des rétorsions commerciales durables contre les investissements français à la suite de la reconnaissance par l'Assemblée nationale française des événements de 1915 en Arménie. Un accord bilatéral franco-turc sur la protection des investissements serait par ailleurs sur le point d'être signé, ce qui améliorerait à l'évidence la sécurité des investissements français en Turquie.

- Le droit des sociétés et le droit des contrats sont d'inspiration continentale, le code turc des obligations étant calqué sur le code suisse.

- Les investisseurs étrangers sont admis à créer aussi bien des sociétés à responsabilité limitée, Limited Sirket, que des sociétés anonymes, Anonim Sirket, avec un capital minimum qui est de 50 000 dollars par associé/actionnaire étranger. La loi turque autorise aussi une participation étrangère de 100% au capital social.

- Les règles du droit du travail assurent une grande flexibilité du marché du travail turc. Il n'existe pas d'obligation de motiver un licenciement. Il n'existe pas de dispositions spécifiques sur les licenciements collectifs.

Un projet de loi a cependant été soumis au Parlement, début 2002, pour harmoniser la législation turque avec les législations européennes sur le sujet et pourrait remettre en cause ces "facilités".

- Les investisseurs étrangers peuvent recourir, désormais sans limitation, à l'arbitrage international, pour régler d'éventuels litiges aussi bien avec leurs partenaires privés ou publics. Une loi adoptée le 21 juin 2001 introduit en droit turc, à côté des dispositions existantes sur l'arbitrage interne, des règles spécifiques à l'arbitrage international, inspirées des modèles proposés par la Commission des Nations Unies sur le droit du commerce international.

- En 2001 et début 2002, le législateur turc a adopté de nombreuses lois qui devraient moderniser à terme la vie des affaires : réforme de la loi bancaire, libéralisation du secteur électrique, démonopolisation progressive des alcools et tabacs ou encore une législation sur les fonds de pension. Le gouvernement a, en outre, en projet une réforme de la législation sur les investissements étrangers dont le détail n'est cependant pas encore connu. L'objectif affiché est la création d'une autorité administrative unique ("*one-stop shop*") pour faciliter l'investissement étranger et l'octroi des autorisations nécessaires.

**Extraits de documentation fournie par la mission économique d'Ankara.****Mission
économique
à Ankara****LE SECTEUR DU BTP
EN TURQUIE
Actualisation : avril 2002****Le poids du secteur dans l'économie nationale**

Avec une part du Produit National Brut de 5,2% en 2000, le secteur de la construction est une composante déterminante de l'économie turque.

Il est quasi impossible de dénombrer le nombre d'entreprises de construction présentes en Turquie. Toutefois, selon les estimations, il en existerait environ 10 000, dont un bon pourcentage serait constitué de petites structures temporaires et non officielles, employant une main d'œuvre saisonnière.

Le secteur emploierait plus de 100 000 personnes.

Le marché intérieur

Après une croissance de +5% en 1997 par rapport à l'année précédente, l'activité de la construction a entamé une période de récession de l'ordre de -0,3% en 1998, pour chuter jusqu'à -12,7% en 1999. L'année 2000 a été marquée par une reprise timide du secteur de +5,8%. Consécutivement aux séismes de 1999, une relance était attendue en 2000, mais a été entravée par la mise en place d'une nouvelle réglementation de conformité à la construction qui a freiné la délivrance des permis de construire. Le secteur de la construction est aujourd'hui très durement affecté par la crise économique qui frappe la Turquie depuis le mois de février 2001. Les perspectives de reprise, laissent entrevoir une reprise très progressive du secteur fin 2002 début 2003.

Les entreprises turques de construction

Les "majors" de la construction appartiennent à des conglomérats et peuvent entreprendre des projets de grande envergure

L'Association des Constructeurs Turcs (TCA) et l'Union Internationale des Constructeurs (UIC), regroupent une centaine d'entreprises de BTP parmi les plus représentatives et les plus fiables du secteur.

Ainsi, parmi les "majors" de la construction, on peut citer : Alarko, Bayindir, Baytur, Ceylan, Dogan, Dogus, Enka, Entes, Gama, Guris, Limak, Mesa, Metis, MNG, Nurol, Tekfen, Tepe, Yuksel.

Ces entreprises ont su s'adapter aux évolutions du secteur et acquérir une expérience et une maîtrise technique qui les placent au rang des sociétés capables d'entreprendre des projets de grande envergure tant en Turquie qu'à l'étranger. Elles font souvent partie d'un conglomérat qui opère dans des secteurs aussi variés que la banque, le tourisme, le marketing, l'automobile, la distribution, etc.

La part de marché détenue par les entrepreneurs turcs est estimée environ à 2% du marché mondial de la construction. Par ailleurs, 7 des 225 plus importants constructeurs internationaux sont turcs (*Engineering News Magazine*).

Enfin, la centaine d'entreprises de construction membres de TCA réalisent environ 60% des projets nationaux.

La présence française et étrangère

L'apport technologique et financier est un facteur déterminant pour les entreprises étrangères

Compte tenu du savoir faire des entreprises turques de BTP, l'implantation ou la présence étrangère reste très faible.

Cependant, les entreprises locales ne négligent pas les perspectives d'alliances lorsqu'il s'agit de maîtriser des procédés complexes ou de compléter un plan de financement (compte tenu de la rareté des crédits disponibles localement). Dans ce contexte, les entreprises françaises sont très appréciées.

A titre d'exemple, en 1997, le Conseil de Préparation et d'Organisation des Jeux Olympiques a confié au groupement "Istanbul Builders Joint Venture" (composé des entreprises française Vinci et turque Tekfen) la réalisation de la construction du stade olympique d'Istanbul d'une capacité de 80.000 places.

Des entreprises françaises ont marqué leur intérêt pour d'autres projets de génie civil en cours, tels le pont sur la baie d'Izmit, le tunnel ferroviaire sous le Bosphore, le troisième pont sur le Bosphore et le pont de Canakkale.

Le contrôle à la construction

Le contrôle à la construction est rendu obligatoire en Turquie

Alors que la souscription à une "assurance séisme" était devenue obligatoire pour les propriétaires dès septembre 2000, une nouvelle loi visant à réduire les risques de malfaçons dans le secteur de la construction a été promulguée au J.O. le 13 juillet 2001 et mise en application le 13 août.

Cette loi a comblé, en matière de contrôle de projets, le vide juridique dont la prise de conscience dramatique est intervenue lors de la constatation de l'ampleur des dégâts inhérents au tremblement de terre du 17 août 1999.

Elle fait suite à une première tentative, peu après la catastrophe, qui avait été jugée anti-constitutionnelle.

La loi "d'inspection à la construction" impose désormais au maître d'ouvrage le recours à une société certifiée par le Ministère des Travaux Publics et du Logement. Celle-ci réalise le contrôle de conformité à la législation de la construction pour les études (statiques, dynamiques, architecturales et électriques), et le contrôle de conformité aux études préalables du chantier et des matériaux utilisés pour le compte de l'autorité délivrant les permis de construire et d'occupation, les Municipalités.

Près de 600 sociétés de contrôle se sont ainsi créées en Turquie.

L'acquis communautaire

Candidate à l'U.E. depuis décembre 1999, la Turquie s'est engagée dans une série de mesures visant à adopter et mettre en application les standards européens et à faciliter des accords de coopération technique, commerciale ou financière avec les pays membres de l'U.E.

LE RÉSEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER EN TURQUIE

Situation géographique – Trafic & usagers

La Turquie, maillon entre l'Europe et le Moyen-Orient

D'une superficie de 779 452 km² la Turquie se situe au carrefour de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie. Le pays, qui s'étend sur une longueur de 650 km du nord au sud et sur 1 565 km d'ouest en est, est situé sur deux continents: l'Asie (Anatolie) et l'Europe (Thrace). En Turquie, le transport national voyageurs et marchandises est assuré à 95% par réseau routier. Ces dernières années, son volume s'est considérablement accru. Les usagers sont composés à 39% d'autobus et de camions et à 61% de voitures particulières. Le nombre de véhicules en circulation dans le pays s'élève à environ 6 millions.

1 774 km d'autoroutes et plus de 31 000 km de routes principales

*Pas d'évolution
notoire du réseau
ces trois dernières
années*

L'endettement de l'État, sa difficulté d'accéder aux financements externes conjugués à des mesures d'austérité, ont provoqué ces dernières années un net ralentissement des projets autoroutiers et routiers, ce qui explique la faible progression, sur les trois dernières années, du réseau en nombre de km.

Les autoroutes : C'est seulement depuis 1973 que la Turquie s'est lancée dans un programme de construction de voies de communication rapides. Fin 2000, le réseau comptait 1 774 km d'autoroutes en service, contre 1 726 en 1998, 1 514 en 1996 et 281 en 1990.

Les routes : Fin 2000, la Turquie comptait 31 400 km de routes nationales. A la même période, le réseau de routes départementales avoisinait les 30 000 km, avec plus des deux tiers de voies pavées. Le projet, en cours de réalisation, le plus relevant est la construction de la route qui longe la Mer noire.

Les projets prioritaires pour 2002, dans le secteur routier sont la réhabilitation des routes nationales Ankara → Izmir (via Afyon), Ankara → Antalya (via Afyon) et Antalya → Alanya. Un projet de renforcement de la sécurité routière est également à l'ordre du jour.

Les appels d'offres internationaux

*Pas de nouveaux
projets en 2002*

Concernant le réseau routier et autoroutier, aucun nouveau projet n'est prévu au titre de l'année 2002. Seuls les projets en cours ou attribués seront portés à terme. Sur le plan des infrastructures, l'appel d'offres relatif à la construction du pont autoroutier sur la baie d'Izmit pourrait être relancé en 2002 sans que le calendrier précis soit encore connu.

Bon de livraison au client CARTERON GILBERT SGE du 11 juin 2002

| <p align="center">KRISTO</p> <p>Rue de la corne d'Abondance 74100 Ville La Grand Tél : Fax : N° INTRA FR 13 388 592 735</p> <p>CARTERON GILBERT SGE VIETNAM 115 RUE TRAI BA 3° ARRONDISSEMENT HO CHI MINH VILLE VIETMAN</p> | | <p>BON DE LIVRAISON N° : 3164 LE 11/06/02 Client livré : 603</p> <p>Adresse de livraison : CARTERON GILBERT SGE VIETNAM HO CHI MINH VILLE</p> | |
|--|--|---|-------|
| Code | Libellé | Quantité livrée | Poids |
| 120034 | KRISTOFLEX 2 GRIS KIT 34 KG | 288 KIT | 9 792 |
| 132034 | K2NG KIT 34 KG | 144 KIT | 4 896 |
| 840010 | EPOFOND KIT 10 KG | 90 KIT | 900 |
| 111255 | STRATICOAT KIT 25 KG | 252 KIT | 6 300 |
| BIDIM B | BIDIM B 110 ROULEAUX 25 M ² | 10 RLX | 25 |
| <p>Mode d'expédition : coût fret et assurance compris</p> <p>Transporteur :</p> <p>N° du véhicule :</p> <p>Marchandises chargées en bon état</p> <p>Le chauffeur :</p> | | <p>Poids net total : 21 913,00</p> <p>Poids brut tot : 22 450,00</p> <p>Nb de palettes : 26</p> <p>Marchandises déchargées en bon état</p> <p>Le client :</p> <p align="right">Réserves</p> | |

Mode de règlement : virement swift à 90 jours
Conditions CIF HO CHI MINH

EXTRAIT DU TARIF DE LA SOCIÉTÉ KRISTO

Prix départ usine en euro

| CODE | DÉSIGNATION | PRIX UNITAIRES NETS |
|---------|--|---------------------|
| 120034 | KRISTOFLEX 2 GRIS KIT 34 KG | 45,46 |
| 132034 | K2 NG KIT 34 KG | 96,56 |
| 840010 | EPOFOND KIT 10 KG | 88,70 |
| 111255 | STRATICOAT KIT 25 KG | 147,75 |
| BIDIM B | BIDIM B 110 ROULEAUX 25 M ² | 26,25 |

Le transitaire habituel de l'entreprise fournit les renseignements suivants

| | | |
|--|--|--|
| <p style="text-align: center;">SAFRAM GROUP</p> <p>Safram – Trafictir - Safcomar NOTRE RÉSEAU : LE MONDE 4 Bis route des Jeunes CP 1415 1211 GENEVE Tél : + 41.22.827.03.11 Fax : + 41.22.827.03.80 Genève, le 05.06.02</p> | | |
| <p>TO KRISTO S.A. 74100 VILLE LA GRAND ATT : Mme GAGNEUX Maryse Total page : 1</p> | | |
| <p><u>Concerne</u> : exportation de containers "préparation pour ciments" non dangereux CIF HO CHI MINH / VIETNAM</p> <p>Nous vous remettons ci-après notre meilleure offre pour votre trafic à destination du VIETNAM valable à compter du 05.06.02 / valable jusqu'au 30.09.2002.</p> <p>➤ VIA LA COMPAGNIE APL offrant un départ chaque lundi de FOS SUR MER ➤ TRANSIT TIME : 21 jours (via CAGLIARI) ➤ PROCHAIN DÉPART : MOL PERFORMANCE du 17.06.02 arrivée le 08.07.02</p> | | |
| Conteneur chargé au dépôt de VILLE LA GRAND Préparation pour ciments-non dangereux - en sacs sur palettes filmées , cerclées et numérotées. | 20 ' chargé à 20 T (+ tare 2 200 KG) | 40 ' chargé à 27 T (+ tare 4 000 KG) |
| Positionnement du TC à VILLE LA GRAND et port jusqu'à F.O.B. Fos sur Mer | 804,00 EUROS | 834,00 EUROS |
| Fret maritime Fos sur Mer / Ho Chi Minh port | 700, 00 USD | 1000,00 USD |
| Surcharge fuel (bunker surcharge) dès le 15/06/02 | 7,7 % | 10,8 % |
| Formalités douane export , taxe fixe | 38,90 EUROS | 38,90 EUROS |
| Établissement de connaissements | 15,25 EUROS | 15,25 EUROS |
| Assurance - tous risques - sur valeur C.I.F + 10 % | 0,35 % | 0,35 % |
| <ul style="list-style-type: none"> • Fréquence navire : 1 départ / semaine • Transit time : 21 jours | | |

Cours de l'EUR au 11/06/02 :

- 1 EUR= 0,98 USD