

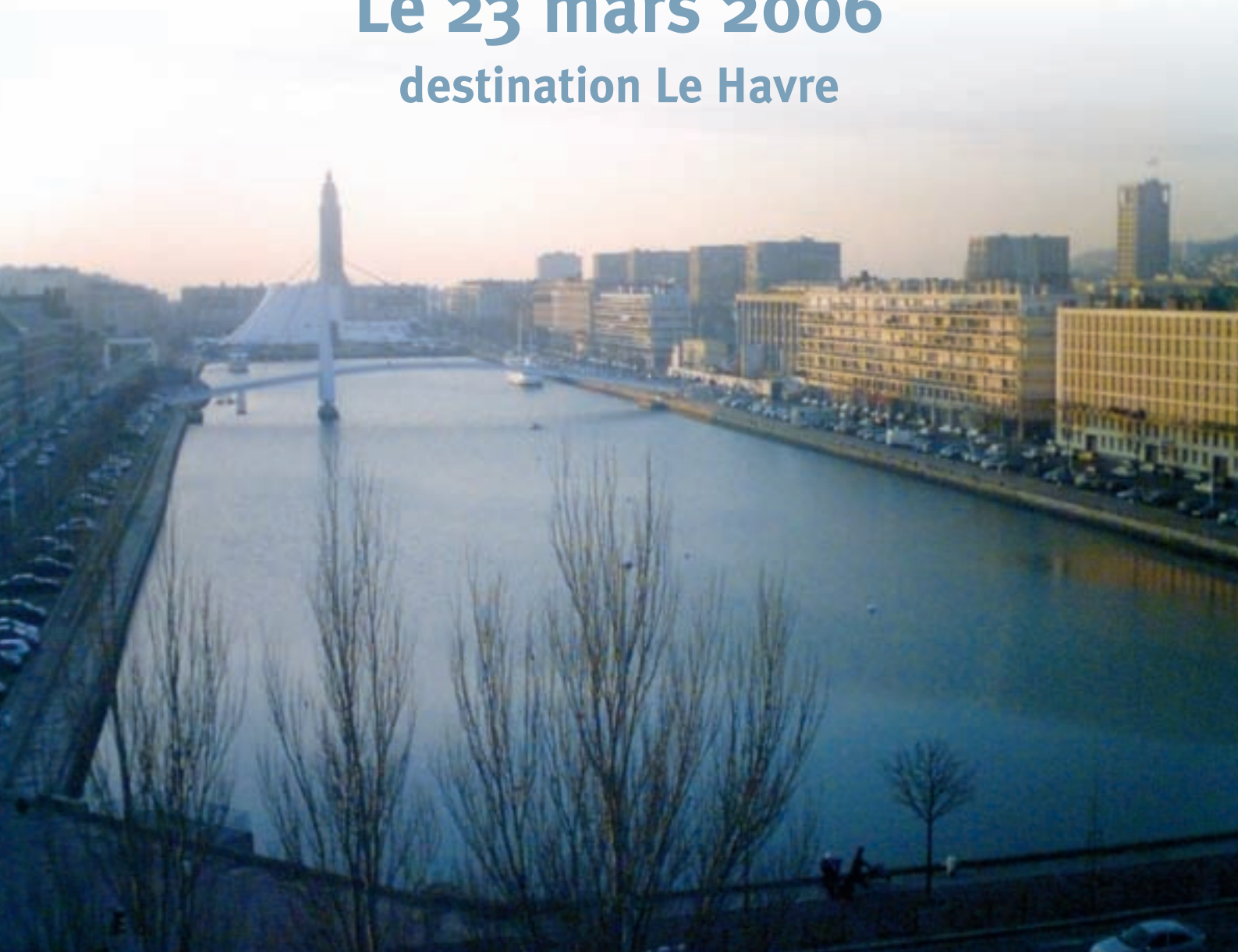


Après
LONDRES – BORDEAUX – MARSEILLE – NANTES....



LE HAVRE CHANGE ET SE RENOVE
ACCOMPAGNONS SES PROJETS
LAISSEZ- VOUS SURPRENDRE

Le 23 mars 2006
destination Le Havre



Chers camarades,

Chaque année le Club des Clubs Immobiliers effectue un déplacement dans une grande ville, et l'organisation est confiée à l'un de ses clubs.

Cette année le club CPA Immobilier et le club HEC Immobilier se sont associés pour être les organisateurs de ce voyage à destination du HAVRE ; il rassemble, comme d'habitude environ 200 à 250 participants décideurs de l'immobilier.

Le Club des Clubs Immobiliers

regroupe les clubs immobiliers ou groupements professionnels des associations d'anciens élèves diplômés des Grandes Écoles, en vue d'organiser des rencontres, des échanges conviviaux et professionnels au travers de manifestations communes, dans un esprit de solidarité et de respect de règles communes.

Depuis 1993, dans le but de resserrer les liens amicaux, des conférences, des visites de sites et un voyage annuel dans une grande métropole européenne sont organisés par un ou plusieurs clubs et proposés à l'ensemble des membres de chaque club.

Il est animé par Karl DELATTRE Président du Club ESC Immo

Le Club des Clubs Immobiliers réalise, chaque année un voyage d'étude dans une grande métropole européenne :

LILLE (1994) - LONDRES (1995) - LYON (1996) - MARSEILLE (1997) - NANTES/SAINT NAZAIRE (1998) - BERLIN (1999) - BORDEAUX (2000) - BARCELONE (2001) - TOULOUSE (2002) - STRASBOURG (2003) - PARIS (2004) - BRUXELLES (2005)

Membres du Club des Clubs Immobiliers et présidents des clubs

Centrale - CPA - ADIE (DESS Immobiliers) - EDC - EM Lyon - EM Marseille - ENPC
- ESC Immo - ESCP - ESSEC - ETP - HEC -
IAE de Paris - ICG - ICH - INSEAD - ISG - Polytechnique - Sciences Po

Membres affiliés

CINA
A.D.I



LE HAVRE : jeudi 23 MARS 2006

Programme

06h30 Accueil des voyageurs : gare de Paris Saint Lazare

07h25 Départ du train (café-croissant à bord)

09h26 arrivée gare du Havre / transfert en bus

09h45 MAIRIE DU HAVRE

accueil café (visite du 17^{ème} étage).

Discours d'accueil de M. Antoine RUFENACHT, maire, et de M^{me} Agathe CAHIERRE, 1^{er} adjoint au maire, chargée de la politique de la ville et des grands projets urbains



11h30 **Les DOCKS VAUBAN** : création, en centre ville, d'un pôle commercial Interventions de VINCI Immobilier, promoteur / constructeur des docks en partenariat avec ING immobilier. Développement France, investisseur, et l'Agence Reichen et Robert, architecte / urbaniste.

Interventions de la Caisse d'épargne de Haute Normandie (Gilles KOLBACH) sur le marché du logement neuf et de Le Havre Développement (Wilfrid GALLAIS) sur le marché de l'immobilier d'entreprise.



12h45 Déjeuner « **Docks Café** »

14h45 **LE HAVRE AUTREMENT** : 4 parcours organisés avec l'office du tourisme au choix

Découvrir LE HAVRE par la mer

Parcours feng shui

La ville monumentale d'Auguste PERRET

Le Havre – architecture balnéaire

16h15 **LE PORT AUTONOME / Logistique et transports**

Intervention de M. Jean-Marc LACAVE, directeur général

17h45 **CCI Le Havre** : intervention de M. Vianney de CHALUS, président, sur le développement économique de la ville du Havre



Retour à pied à la gare

19h30 Départ du train de la gare du Havre

(conformément à la tradition, nous trinquerons ensemble pendant le voyage)

21h45 Arrivée gare de Paris Saint Lazare

LE PORT DU HAVRE UN PEU D'HISTOIRE...



Fondé en 1517 par le roi de France François 1^{er}, à la fois comme port militaire et comme port de commerce, le port du Havre est situé au coeur de la façade maritime Manche/Mer du Nord, à l'entrée de l'estuaire de la Seine, sur la rive droite, par 49°29' de latitude nord, 0°06' de longitude est. C'est à l'origine un port d'échouage dont la localisation a été choisie pour ses qualités nautiques exceptionnelles connues de tous les marins, en raison de la tenue de l'étalement de pleine mer près de trois heures durant.

Grâce à cette position maritime privilégiée, Le Havre hérite, dès sa mise en service, des flux de trafic des ports environnants, victimes de leurs faibles profondeurs et de l'invasion des alluvions. C'est notamment au Havre que s'effectue désormais le transbordement des cargaisons destinées à l'approvisionnement des régions intérieures sur les précieuses allèges fluviales remontant jusqu'à Paris. Ensuite, la vocation commerciale du port du Havre prend véritablement son essor au cours du XVIII^{ème} siècle avec le développement des importations coloniales de sucre, de café, de coton et d'épices.

Après la fermeture définitive de l'arsenal, au début du XIX^{ème} siècle, le port, totalement livré au commerce, bénéficie alors de l'extraordinaire période d'expansion qui fait suite au marasme des guerres de l'empire napoléonien, marquée par l'apparition de la navigation à vapeur. Grâce à l'achèvement en 1847 de la liaison ferroviaire Paris-Le Havre, le transport des passagers au long cours, qui avait commencé aussitôt après la proclamation de l'indépendance des Etats-Unis, devient l'activité prépondérante, et pendant plus d'un siècle, l'histoire du port du Havre se confond avec celle des grands paquebots de ligne.

L'évolution du trafic transatlantique qui se caractérise par la course au gigantisme des navires et par l'accroissement de leur tirant d'eau exige d'importantes profondeurs de même que la suppression des servitudes imposées par le passage des écluses des anciens bassins. C'est la raison pour laquelle les travaux entrepris dès le début du XX^{ème} siècle sont essentiellement consacrés à l'amélioration des accès nautiques, à l'aménagement d'une nouvelle entrée de port et à la création d'un bassin de marée permettant l'accostage des grands navires. Ainsi, quand le paquebot "Normandie" de la Compagnie Générale Transatlantique effectue son escale inaugurale au Havre

en 1935, la largeur de l'entrée du port a été portée à 250 mètres et la passe est draguée à la cote (- 11.00).

A l'issue de la seconde guerre mondiale, le port du Havre n'est plus qu'un amas de ruines encombré de plus de 350 épaves et vingt années sont nécessaires pour la reconstitution de l'outil portuaire. Le schéma d'extension élaboré par la suite a pour objectif de favoriser le développement industriel du port du Havre, son adaptation aux nouvelles techniques de manutention et à l'augmentation de la capacité des grands pétroliers, les hydrocarbures étant devenus, en tonnage, la principale composante du trafic portuaire.

Parmi les réalisations essentielles des trente dernières années, il faut ainsi retenir :

- l'extension vers l'est du bassin de marée et l'ouverture des premiers terminaux à conteneurs à partir de 1968,

- l'approfondissement du chenal d'accès dragué à la cote (- 15,50) en octobre 1970,

- la mise en service en décembre 1971 de l'écluse François 1^{er} offrant un accès à la zone industrielle aux navires de 250 000 tonnes,

- l'ouverture du terminal d'Antifer accessible aux plus grands pétroliers en 1976,

- celle du centre minéralier en 1978,

- puis celle du Centre Multivrac en 1985, pour les trafics de charbon industriel et d'aliments pour animaux.

A ces importants travaux s'ajoute enfin, à partir de 1990, l'aménagement des premiers terminaux à conteneurs dotés des capacités et des portiques de manutention nécessaires pour la réception des grands porte-conteneurs overpanamax.

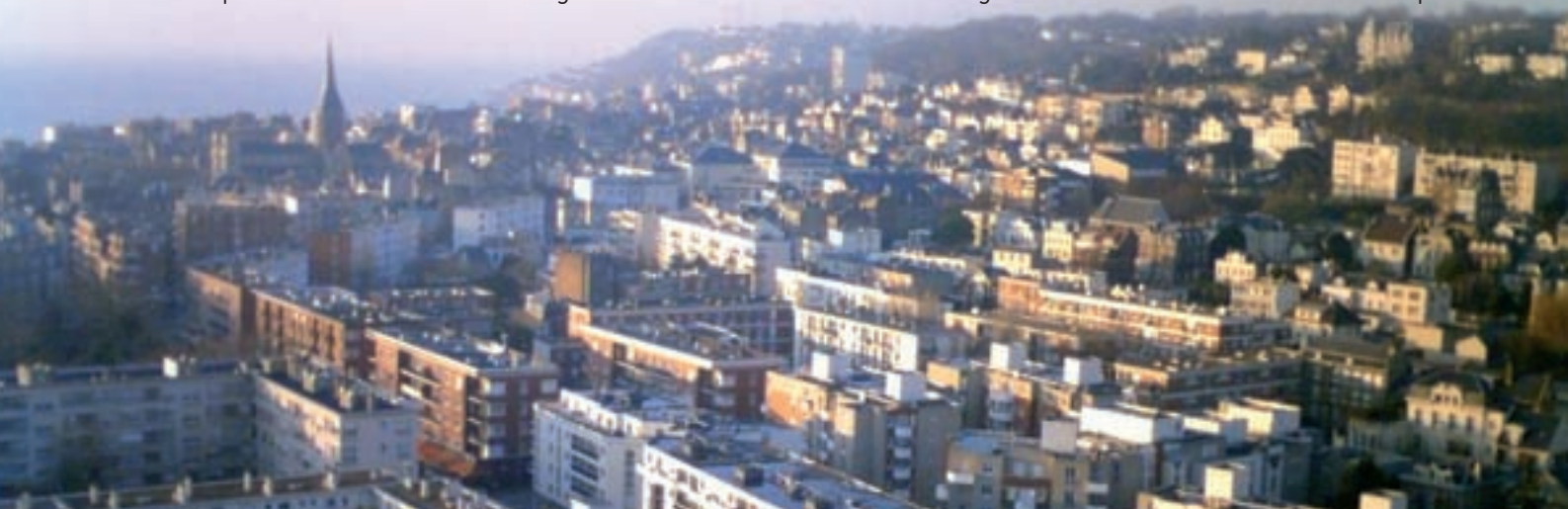


Antoine Rufenacht,
maire du Havre.

« Depuis 1995, la municipalité n'a cessé de forger les nouveaux atouts du Havre. Au fil des mois et des années, la ville se crée une nouvelle physionomie digne d'une grande métropole. Cette profonde mutation se concrétise par la réalisation de projets touchant la vie quotidienne des Havrais. Le tissu urbain évolue, de nouvelles infrastructures voient le jour et certains quartiers, jusqu'alors réputés difficiles, sont redessinés en vue d'une nouvelle harmonie sociale. »

Créé par François 1^{er} en 1517, l'histoire de la Ville est intimement liée à celle de son port.

Aujourd'hui le port s'adapte pour faire face au développement des échanges mondiaux et du trafic maritime par



containers. En mars, une nouvelle étape sera franchie avec la mise en service des premiers portiques de Port 2000.

Dans le même temps que le Port gagne de nouveaux espaces au Sud sur l'estuaire de la Seine, il libère des bassins, des quais et des hangars proches du centre que la Ville reconvertit progressivement en quartiers nouveaux d'équipements, de bureaux, de commerces et de logements. C'est ce que nous appelons l'interface Ville Port et c'est là que se joue l'avenir de la Ville.

Les quartiers Nord, construits dans les années soixante et soixante-dix n'en sont pas pour autant délaissés. La convention signée en octobre 2004 avec l'ANRU met en place les moyens nécessaires à une requalification durable de ces quartiers.

Enfin, ensemble unique en Europe, la Ville reconstruite sous la direction d'Auguste Perret vient d'être classée par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'humanité. Ainsi, la Ville se réconcilie aujourd'hui avec l'architecture de béton née de la reconstruction qui a suivi les terribles bombardements de septembre 44.

Requalifier les quartiers Nord

En octobre 2004, Monsieur Borloo venait signer au Havre la toute première convention en France de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine. 40 000 habitants sont concernés, pour un montant de travaux de 300 millions d'Euros.

L'objectif poursuivi est d'éliminer les poches d'habitat dégradé (1 700 logements doivent être démolis), d'améliorer la vie dans les immeubles conservés en réhabilitant et en résidentialisant, de reconstruire des logements de qualité, notamment des pavillons, de créer de nouveaux équipements et d'aménager les espaces publics.

Les premières opérations sont aujourd'hui achevées, citons :

- La construction de la maison de quartier de Caucrauville
- La restructuration du centre commercial de la Mare Rouge
- Les premières démolitions, la plus spectaculaire étant la démolition de la tour Komarov

Des chantiers sont en cours, citons :

- La requalification de l'avenue du 8 mai 1945
- La coulée verte du mont Gaillard
- 60 pavillons sont en cours de construction sur le site des pépinières Marconi

Les habitants mesurent le chemin parcouru et commencent à croire à la renaissance de leurs quartiers.

Réussir l'Interface Ville Port

Limitée dans son développement par la mer, le Port, la falaise et les plateaux Nord, la Ville regarde désormais vers le Sud, vers 800 hectares de quartiers peu denses

mixant habitat, activités, friches et emprises ferroviaires. L'avenir de la Ville se joue sur la reconquête de ces 800 hectares.

Mais au préalable, elle doit réussir la transformation complète de la presqu'île Frissard et de St Nicolas, quartiers situés à l'interface Ville Port, à l'articulation entre le centre ville et les quartiers Sud.

Au Nord du bassin Vauban, le quartier d'affaires se voit conforté par l'arrivée récente du siège de l'armement Delmas et de la Société de Prévoyance Bancaire, puis la livraison en 2005 de 8 000 m² de bureaux en blanc portés par la Matmut et d'un hôtel Novotel de 115 chambres.

A l'ouest du bassin Vauban, la Chambre de Commerce et d'Industries vient d'inaugurer son nouveau siège, libérant ainsi l'ancien Palais de la Bourse, en cours de réhabilitation, qui verra l'ouverture en juin prochain d'un casino à l'enseigne du groupe Partouche.

Au Sud du bassin Vauban, sur la presqu'île Frissard, le groupement constitué par Vinci Immobilier et la banque ING va réhabiliter 66 000 m² de Docks pour y installer un centre régional de commerces, de culture et de loisirs.

Toujours sur la presqu'île Frissard, la Ville vient d'engager la consultation pour le choix du concessionnaire qui réalisera et exploitera Odyssey 21, centre de la mer et du développement durable dessiné par Jean Nouvel.

Au Sud de la presqu'île, le tout nouveau pont des Docks permet de franchir le bassin Vatin et de relier St Nicolas au centre ville. Deux grands chantiers viennent de s'ouvrir : la construction du complexe aquatique des docks et l'aménagement de l'esplanade Bellot et du jardin fluvial.

Ces investissements publics majeurs permettent à la Ville de proposer aux promoteurs et aux entreprises de participer à la réalisation de deux quartiers nouveaux, dans le cadre de deux procédures de lotissement menées en régie directe par la Ville : St Nicolas et Dombasle.

Le premier est un quartier diversifié à dominante de logements collectifs. Huit promoteurs y interviennent, les premières constructions seront mises en chantier en juin.

Le deuxième est à dominante d'activités tertiaires. En plus de l'école des pilotes, 4 terrains sont sous compromis de vente pour la réalisation de 7 500 m² de bureaux.

D'ici 4 à 5 ans, l'interface Ville Port aura ainsi été complètement transformée, les quais et hangars désertés par l'activité portuaire, les friches industrielles, auront laissé la place à un quartier d'exception riche en équipements et en diversité urbaine qui ouvrira la voie à la reconquête des 800 hectares des quartiers Sud.



Avec un trafic global de 75,2 millions de tonnes en 2005 (-2% par rapport à 2004), Le

Havre est le 5^{ème} port européen en tonnage, le 1^{er} port français pour le commerce extérieur, le 1^{er} port français pour les trafics conteneurisés (plus de 60% de part de marché avec 20,8 Mt, soit 2,1 MEVP - conteneurs Equivalents Vingt Pieds). Concernant le pôle roulier, on peut souligner le développement de plates-formes logistiques gérées par les grands groupes automobiles français notamment (CAT, GEFECO...), ainsi que les investissements engagés par le Port Autonome dans l'extension, l'amélioration de la desserte et la sécurisation du centre roulier.

Au nombre de 750 000 en 2005, les passagers utilisent les installations de la Porte Océane pour relier l'Angleterre (activité ferry de l'opérateur LD Lines) ou dans le cadre de croisières internationales (une cinquantaine d'escales annuelles).

On note une évolution positive de ces grandes catégories de trafic depuis de nombreuses années avec une accentuation de la progression des marchandises diverses depuis une dizaine d'années.



Le port du Havre, une situation maritime et des accès nautiques remarquables

Situé à l'entrée de l'Estuaire de la Seine, le port du Havre est le premier grand port à l'ouest du continent nord européen, sur l'axe de navigation Manche / Mer du Nord, par lequel transite le quart des échanges maritimes de la planète. Grâce à cette situation géographique exceptionnelle, en tête de file des ports de la façade maritime nord-ouest de l'Europe, sur le range Le Havre / Hambourg, le port du Havre s'inscrit le plus souvent dans les rotations des grands navires de lignes régulières en position de premier

port européen à l'import ou de dernier port à l'export.

Port maritime en eau profonde, Le Havre dispose de capacités nautiques remarquables lui permettant d'accueillir les plus grands navires (porte-conteneurs d'une capacité de plus de 9000 EVP, pétroliers jusqu'à 500 000 tonnes de port en lourd...). Accessible 24h/24, 7j/7 et 365 jours par an, le port du Havre s'étend sur 27 kilomètres d'Ouest en Est (des digues jusqu'à Tancarville) et sur une distance maximale de 6 kilomètres du Nord au Sud.

D'importants programmes d'investissements publics et privés

Ces dernières années, on a pu constater une montée en puissance des investissements publics et privés, en particulier depuis la réforme de la manutention portuaire intervenue au début des années 1990. Même si le point d'orgue en est Port 2000 (budget de plus d'un milliard d'euros incluant les travaux portuaires, de dessertes et environnementaux ainsi que les investissements en superstructures des opérateurs privés), d'autres investissements stratégiques ont été lancés par l'autorité portuaire et le secteur privé sur l'ensemble du domaine portuaire.

Après trois ans et demi de travaux, les chantiers portuaires de la première phase de Port 2000 (4 postes à quai) se sont achevés en mai 2005. Au total, 9 kilomètres de digues dont plus de 5 km pour la digue extérieure de Port 2000 et 1,6 km de quai ont été construits et 60 millions de m³ ont été dragués ou terrassés, dont la moitié réutilisés sur le chantier.

L'exploitation des terminaux de Port 2000 est confiée à des exploitants privés dans le cadre d'une convention d'exploitation de terminal. Parmi eux, on peut citer les groupements constitués de : CMA-CGM et la Générale de Manutention Portuaire dans le Terminal de France, Maersk et Terminaux de Normandie dans le Terminal de la Porte Océane

un accompagnement au développement durable

La réalisation des ouvrages portuaires s'est accompagnée de travaux à vocation purement environnementale, destinés à engager, conformément aux décisions ministérielles, une véritable amorce de la réhabilitation de l'Estuaire de la Seine. Volet important de Port 2000 et véritable témoignage de l'engagement de l'établissement portuaire dans le domaine de l'environnement, ces travaux se sont achevés à l'été 2005 : ils comportent des aménagements pour la réhabilitation des vasières (dont la réalisation d'un chenal environnemental), la création d'un îlot reposoir en Seine et d'un reposoir sur dune pour les oiseaux, l'aménagement et la gestion écologique d'un espace préservé, la création d'une plage à vocation écologique, des mesures en faveur de la Réserve Naturelle



Les DOCKS VAUBAN

En 1846, les Havrais sont les premiers à découvrir un type de construction jamais réalisé en France : les Docks. Construits sur le modèle anglais, autour d'un bassin, les Docks Vauban abriteront longtemps les marchandises qui firent la splendeur du commerce havrais, de la Révolution Industrielle à la Seconde Guerre Mondiale.

En réalisant Port 2000, les activités portuaires voient aujourd'hui le centre de gravité de leurs activités se déplacer. Ainsi ces entrepôts du XIX^{ème} siècle ont vu au fur et à mesure, leur activité fondre comme neige au soleil.

Confronté à une pénurie foncière pour redynamiser le centre ville, la Ville du Havre et le Port Autonome ont depuis une dizaine d'années implanté de nouvelles activités sur le secteur des Docks : tout d'abord, l'IUT, le Laboratoire d'Études et d'Analyses, l'ISEL, puis dans un second temps l'Espace maritime et portuaire, les Docks Café puis les Docks Océane.

Les trois grandes orientations présentées par les aménageurs spécialisés retenus vont permettre de créer un pôle tourné vers l'environnement, la glisse et l'évasion, avec :

Une jardinerie de 4800 m² sous l'enseigne « BAOBAB », Une enseigne de culture/loisirs – Planete Saturn – qui se développe sur 5200 m² ; des enseignes de sport spécialisées en relation avec l'eau (glisse, voile...), Un complexe de cinéma GAUMONT de 12 salles, un bowling, des enseignes de musique,

L'équipe VINCI IMMOBILIER-ING a choisi l'agence d'architectes REICHEN et ROBERT qui possède, entre autres, à son actif la réhabilitation des anciennes usines des chocolats Meunier, siège social de la société Nestlé France à Noisiel, et l'aménagement de la Halle de la Villette à Paris.

Co-Promoteurs : VINCI IMMOBILIER et ING Real Estate Development France

Programmateurs / Commercialisateurs : Commerce en Ville et en Ligne

Architecte / Urbaniste : Agence Reichen et Robert

Surface de programme : 66 000 m² de SHON

Surface du cinéma : 7 200 m²

Surface de vente (CDEC) : 40 173 m²

Dont loisirs / culture : 26 700 m²

Loisirs hors CDEC : 7500 m²

Surface pôle bureaux : 1 382 m²

Nombre de parking : 1 073 places dans 2 parkings silos



La CCI du Havre est un établissement public administratif de l'Etat dirigé par une assemblée composée de chefs d'entreprises élus pour 5 ans par leurs pairs, commerçants, industriels et prestataires de services.

Elle représente près de 6000 entreprises, dont 14 % sont des entreprises industrielles, 46 % des commerces et 40 % des entreprises de services.

Le Bureau

1 Président, 1 Vice-président industrie, 1 Vice-président commerce, 1 Vice-président services, 1 Vice-président services portuaires, 1 Trésorier, 1 Trésorier adjoint et 1 Secrétaire.

Le Président du Port Autonome et le Président de la Commission des Finances et du Patrimoine participent aux travaux du Bureau. Il prépare les décisions et conseille le Président.

L'Assemblée

38 membres élus : 17 pour l'industrie, 12 pour les services et 9 pour le commerce.

20 membres associés et 19 conseillers techniques apportent également leurs compétences à l'Assemblée.

Les élus de la CCI siègent dans plus de 100 organismes nationaux, régionaux et départementaux.

L'Assemblée définit les grandes orientations de la politique et du programme d'actions de la CCI et adopte le budget annuel.

3 axes stratégiques pour 2005/2009

L'Assemblée a décliné son contrat de mandature en trois axes stratégiques :

•L'attractivité du Havre et de l'estuaire :

Besoins en infrastructures et dessertes, enseignement supérieur, recherche et grands projets urbains

•Des nouveaux services aux entreprises :

Intelligence économique et mise en réseaux, création et transmission d'entreprises, international, gestion des hommes et de leurs compétences, soutien au commerce de proximité.

•La promotion des entreprises dans la cité :

Promotion des entreprises, de la place havraise et d'une industrie acceptée de tous au service du développement durable.

Les entités associées

L'aéroport du Havre/Octeville

Les Ponts de Normandie et de Tancarville

Le Groupe CCI Formation

L'Ecole de Management de Normandie

Contact : Direction de la Communication - CCI du Havre

Tel : 02 35 55 26 45



Le Club des Clubs immobiliers remercie les sponsors de ce 13^{ème} voyage.

