

LE PASSÉ DE L'ÉCOQUARTIER FLAUBERT

44 Michel Croguennec





Chère Madame, cher Monsieur,

Depuis une dizaine d'années, le projet Seine-Ouest redessine peu à peu un nouveau cœur de ville autour du pont Flaubert et des quais de la Seine. À la place des friches portuaires et industrielles prennent place des activités tertiaires, des habitations, des équipements de loisirs et des espaces verts qui donnent une nouvelle identité à ce secteur qui s'étend sur plus de 800 hectares et cinq communes. L'Éco-quartier Flaubert est au cœur de ce vaste programme de recomposition urbaine qui témoigne de l'ambition de la CREA de devenir l'une des premières Éco-Communautés de France.

Chaleureusement à vous,

Le Président de la CREA

Le Vice-Président chargé de l'Action Culturelle

A l'aube du troisième millénaire, le paysage de l'agglomération rouennaise largement modelé par l'Industrie durant près de cent cinquante ans, connaît de profondes transformations. La disparition de certaines usines, accompagnée par le glissement des activités du port de Rouen vers l'aval, a laissé derrière elle des friches industrielles et portuaires que les villes concernées se réapproprient peu à peu. L'une des zones de reconquête urbaine les plus importantes est celle qui doit accueillir rive gauche, au débouché du pont Flaubert, le futur éco-quartier⁽¹⁾ (voir glossaire p.26) porté par la CREA. Situé à cheval sur les territoires de Rouen et de Petit-Quevilly entre la Seine et la voie rapide Sud III, ce vaste espace de 90 hectares a été, entre 1860 et le début des années 2000, le cadre d'une très importante activité industrielle, por-

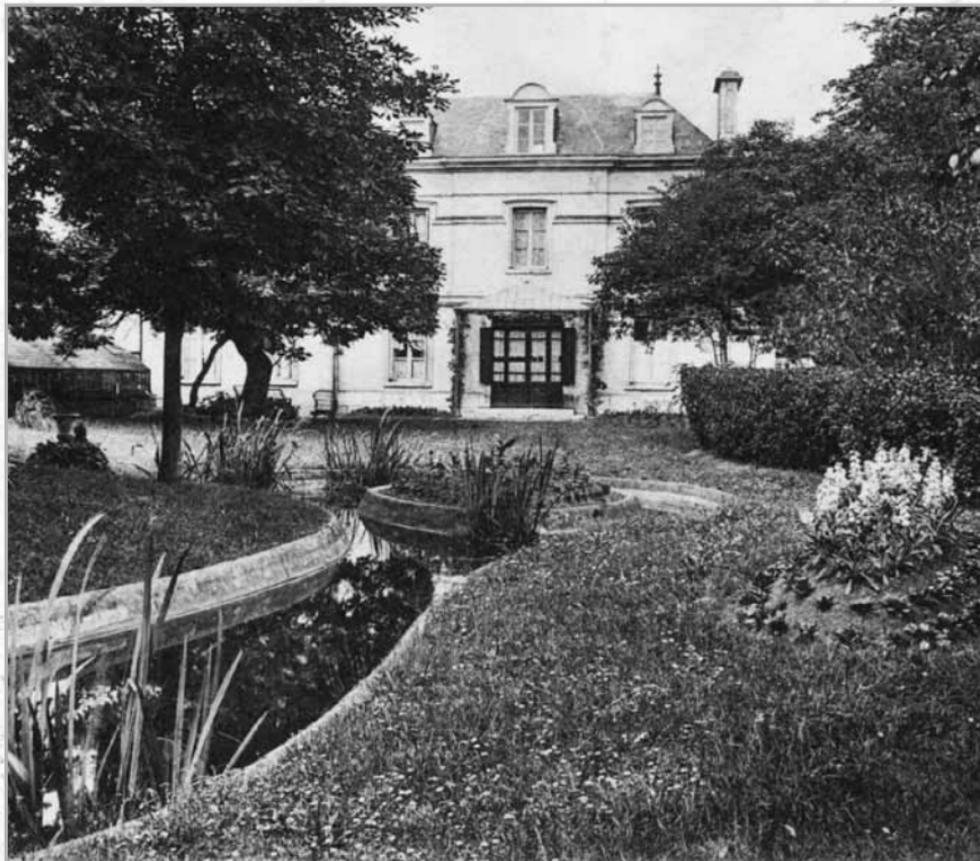
tuaire et ferroviaire. Aujourd'hui abandonné par les usines et les navires, ce secteur situé à l'ouest de l'agglomération rouennaise se cherche un nouveau destin. À l'heure des projets d'avenir, ce fascicule vous invite à découvrir la mémoire de ce lieu.



La zone concernée par le futur éco-quartier Flaubert s'étend, au début du XIX^e siècle, sur le territoire des hameaux des Curandiers rattaché à Rouen et du Chiquet dépendant de Petit-Quevilly. Cette vaste étendue forme un quadrilatère délimité au sud par le chemin de la Motte (actuelle rue de la Motte), à l'ouest par la Grande Chaussée (actuelle avenue Jean Rondeaux), au nord par le chemin de halage qui longe le fleuve et à l'est par la sente du Chiquet qui deviendra au XX^e siècle la rue de Bourbaki. Du fait des crues de la Seine qui inondent chaque hiver une partie de ces terres, le secteur est peu habité exception faite de quelques fermes et maisons dont la plus importante demeure le château de la Motte occupé au XVIII^e siècle par le chirurgien rouennais Claude Nicolas Lecat et qui sera démoli en 1912. Bâti qui donnera son nom au hameau de la

Motte situé à l'extrémité sud du secteur qui nous intéresse.

Une grande partie des parcelles qui constituent cet espace est occupée, sous l'Ancien Régime, par des terres agricoles destinées à l'alimentation des Quevillais et des Rouennais. Cependant, ces terrains demeurent de piètre qualité et sont qualifiés de « mauvais sablon ». De fait, les agriculteurs doivent se contenter d'y cultiver seigle, avoine et orge. Compte tenu des faibles rendements obtenus, certains préfèrent consacrer leurs terres à l'élevage des animaux pour le lait et la viande plus particulièrement destinés au ravitaillement de Rouen. Mais à partir du XVIII^e siècle, le maraîchage connaît ici un certain essor notamment avec la culture des pois et des fèves.





LES CABANES DE L'ÎLE ROLLET
DANS LES ANNÉES 1870-1880.

À côté de ces espaces agricoles, des curanderies⁽²⁾ sont implantées en bord de Seine pour le blanchiment des toiles de lin et de chanvre lavées dans l'eau du fleuve et séchées au soleil. En longeant vers l'aval la rive tapissée d'une multitude de plantes aquatiques, on peut découvrir, jusqu'au début des années 1880, deux îles rattachées administrativement à la commune de Petit-Quevilly. Ces deux morceaux de terre posés au milieu du fleuve se nomment pour celui le plus proche de Rouen, Meru, et pour le second, Rollet, du nom de leurs propriétaires. D'une surface de moins de dix hectares chacune, ces deux îles sont occupées par des herbages, des vergers, des jardins et par quelques maisons habitées par des familles de pêcheurs et de marinières. Celles-ci accueillent également, au XIX^e siècle, des guinguettes installées dans des cabanes en bois implantées le long des rives. Aux beaux jours, Quevillais et Rouennais viennent nombreux y déguster, après avoir pris un

bon bain rafraîchissant dans la Seine, de délicieuses matelotes⁽³⁾ de poissons pêchés dans le fleuve et servies à l'ombre des saules et des peupliers. Mais le développement du port de Rouen et l'expansion des activités industrielles vont, dans la seconde partie du XIX^e siècle, transformer radicalement ce paysage bucolique.

L'EXTENSION DU PORT DE ROUEN

L'augmentation du trafic du port rouennais générée par les travaux d'endiguement de la Seine commencés en 1848, pousse la Chambre de commerce de Rouen à réclamer à l'État un accroissement des capacités d'accostage des navires. La loi du 8 août 1879 votée par le Parlement, autorise le financement de la construction de 900 m de nouveaux quais verticaux en maçonnerie sur la rive gauche, dans le prolongement de celui de la Grande Chaussée. Les travaux incluent le rattachement, par sa partie amont, de l'île Méru à la rive gauche du fleuve ce qui permet, dans le même temps, la formation d'un bassin artificiel dans lequel les navires vont pouvoir venir décharger leurs cargaisons. Une seconde loi de financement votée le 11 mars 1885 permet d'achever de modeler cette partie du port de Rouen dédiée aux activités commerciales. Les crédits alloués

autorisent la poursuite du prolongement des quais vers l'aval en rattachant l'île Rollet à l'extrémité de l'ancienne île Méru. Le vaste bassin ainsi formé est consacré à l'importation des bois scandinaves jusqu'ici débarqués sur la rive droite. Grâce à ces importants travaux qui sont complétés par l'aménagement d'appontements le long des rives du bassin aux bois, le port de Rouen possède à la fin des années 1890 près de 1200 m de nouveaux quais nommés Jean de Béthencourt le long de la Seine et quai de France le long de la rive sud du bassin aux bois. Ces travaux sont complétés par l'aménagement de vastes terre-pleins pour la réception des marchandises. Ceux-ci sont équipés de puissantes grues destinées aux opérations de déchargement des navires qui ont la particularité d'être déplacées dans une tour réservoir construite quai Jean de Béthencourt (du même type que



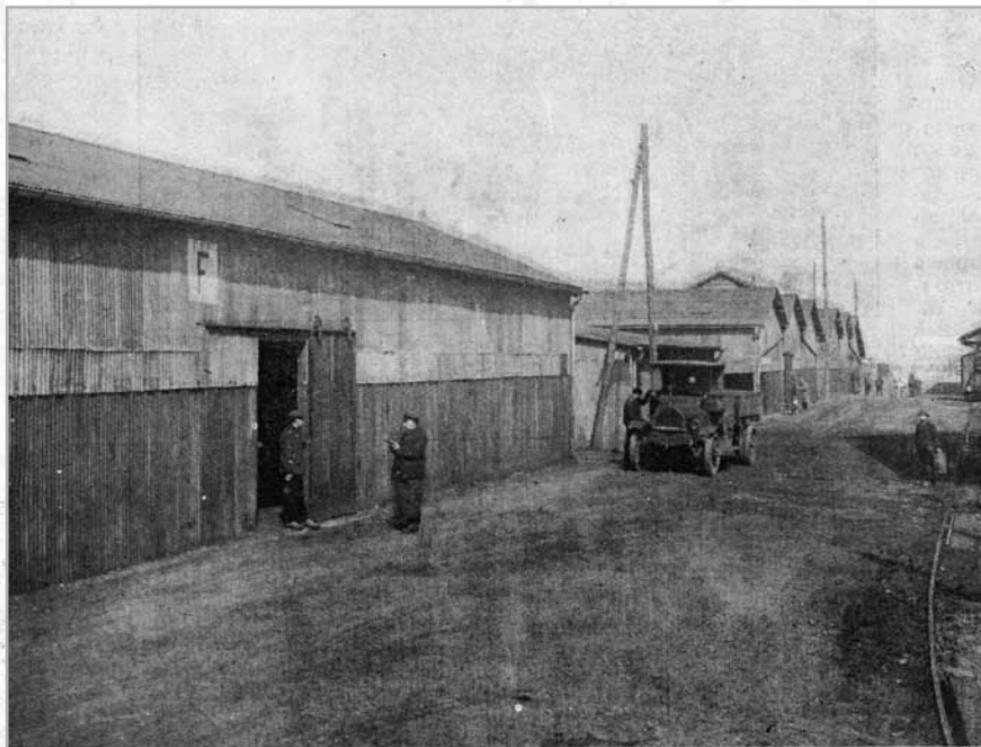
les tours marégraphes implantées sur la rive droite). La Chambre de commerce de Rouen, concessionnaire de l'outillage portuaire, veille également à ce que les nouveaux quais soient dotés de hangars afin d'abriter les marchandises débarquées qui doivent être triées sous le contrôle des Douanes avant d'être évacuées. Les installations portuaires de la rive gauche sont ainsi pourvues de deux vastes bâtiments conçus par l'ingénieur Victor Dubreuil. De son côté, la compagnie de chemin de fer de l'Ouest effectue la pose de voies ferrées le long des quais permettant la desserte de ces nouvelles installations portuaires.

L'ensemble des ces aménagements encourage, par les facilités offertes, l'implantation d'entreprises de transport et de magasinage des marchandises diverses telles la compagnie des Magasins Généraux de Paris, la maison Clamageran et Cie ou la société P. Lecat et Matissart qui viennent installer leurs vastes magasins à l'arrière des nouveaux quais.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la fonction du bassin aux bois va évoluer. Celle-ci se spécialise dorénavant dans la prise en charge des pondéreux⁽⁴⁾ en vrac ou en sac avec l'aménagement d'un poste spécial pour les produits chimiques. Mais la migration des activités portuaires vers l'aval du fleuve à partir des années 1970, a pour effet d'entraîner un abandon progressif des installations. Alors que l'activité du terminal charbonnier de la presqu'île Rollet ne cesse de baisser, le Port autonome de Rouen gestionnaire des installations portuaires décide de remblayer la partie amont du bassin aux bois. Les travaux qui débutent en 1989 vont à terme réduire d'un tiers la longueur de celui-ci. De leur côté, les hangars situés le long de la Seine n'ayant plus de fonction portuaire sont loués à diverses entreprises privées sans lien avec le port ou pour être transformé, comme le hangar 106, en salle de concerts.

P. 11 : LE BASSIN AUX BOIS ET SES INSTALLATIONS DANS LES ANNÉES 1950.

P. 13 : LES HANGARS DE LA SOCIÉTÉ CLAMAGERAN DANS LES ANNÉES 1920.



LE RÔLE DE LA PRESQU'ÎLE ROLLET

Rattachée à la terre ferme en 1888-1889 suite aux travaux d'extension des quais vers l'aval du fleuve, la presqu'île Rollet est rapidement investie par les maisons rouennaises d'importation du charbon et en particulier de l'antracite. Celles-ci y installent l'ensemble de l'outillage permettant son traitement et son conditionnement dans les délais les plus courts. Grâce à ces équipements, Rouen s'impose, en quelques années, comme le premier port d'importation du charbon en France. Déchargé des navires sur les terre-pleins situés le long de la Seine, le charbon est acheminé dans les usines de traitement situées dans la partie centrale de la presqu'île. En grande partie destiné à un usage domestique, l'antracite principalement importé du pays de Galles subit tout un ensemble d'opérations telles que l'épierrage, le concassage et le criblage. Le charbon

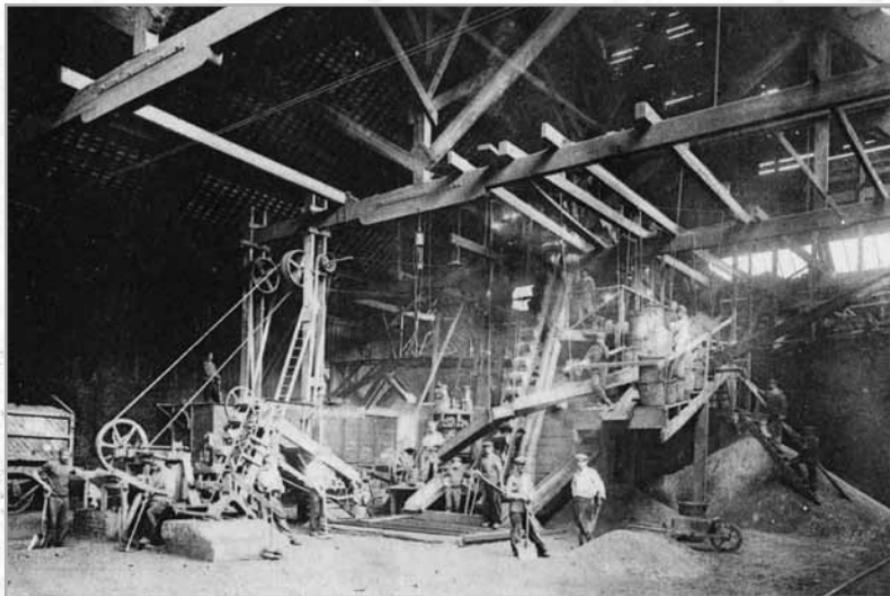
peut ensuite être aggloméré en boulettes et briquettes selon son usage final. Une fois transformé, celui-ci est acheminé vers la rive sud de la presqu'île bordée par le bassin au bois où il peut être chargé à bord de péniches ou de wagons afin d'être évacué vers les centres de consommation essentiellement situés dans la région parisienne. L'ensemble de ces installations, qui permet un transbordement rapide des cargaisons, offre ainsi au port de Rouen l'une des plus grosses capacités de traitement des charbons transitant par les ports français.

Au plus fort de son activité, le complexe charbonnier de la presqu'île Rollet, que l'on surnomme « l'île au charbon » ou le « village nègre » du fait des poussières noires qui imprègnent tout l'environnement, va compter jusqu'à neuf entreprises dont les sociétés Lemoine, Cleeves Jacqueline et Brizay, Depeaux, Châtel & Dolfus, ou Delmas Vieljeux.

Cependant, la diminution progressive de la consommation de charbon domestique en France à partir des années 1960, entraîne un ralentissement de l'activité de ces compagnies charbonnières qui aboutit à leur disparition une à une. La société Solachar est la dernière à aban-

donner le site de la presqu'île Rollet en 2001, qui se trouve désaffecté après 110 ans d'exploitation.

INTÉRIEUR DE L'USINE DE CONCASSEGE
DU CHARBON LEMOINE.



L'ANNEXION DE PETIT-QUEVILLY PAR ROUEN

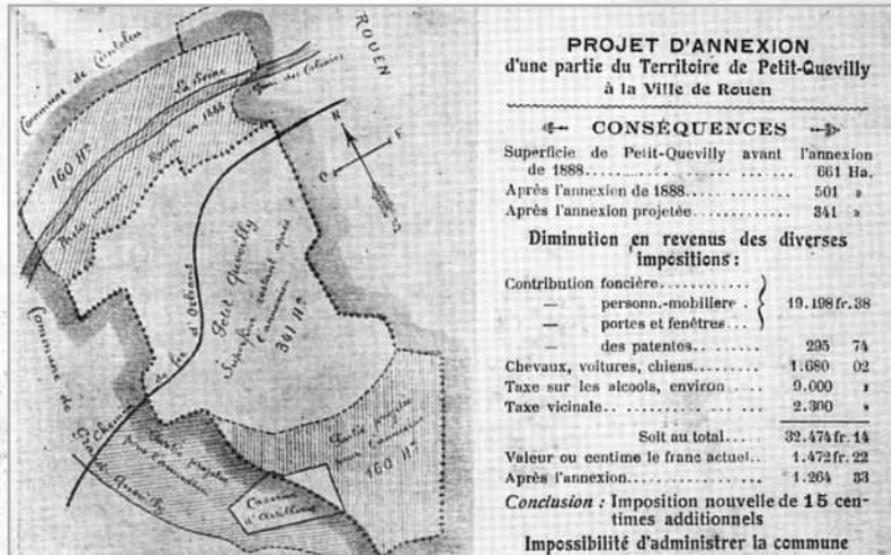
Le développement des installations du port sur la rive gauche se heurte au début des années 1880 aux limites territoriales de la ville de Rouen. Les futures extensions portuaires ne pourront être réalisées, dès lors, que sur les terrains appartenant à Petit-Quevilly. Mais pour la ville de Rouen, la présence d'équipements portuaires à cheval sur le territoire de deux communes apparaît comme un obstacle au bon fonctionnement du port notamment en ce qui concerne la perception des taxes de stationnement payées par les navires. En 1883, le conseil municipal rouennais réclame que les terrains de son voisin jouxtant la Seine soient purement et simplement annexés afin de maintenir l'unité administrative du port. Pour la commune de Petit-Quevilly, l'accaparement par Rouen d'une partie de son territoire sur ce motif

n'est qu'un prétexte pour accroître, à bon compte, les revenus de celle-ci. En effet, outre la perte de son accès à la Seine et de 267 de ses habitants, Petit-Quevilly se trouve dépouillée des terrains où sont déjà installées plusieurs usines qui sont promises à un fort développement industriel dans les prochaines années. Les prétentions rouennaises motivées au prétexte de préserver les intérêts du port sont de fait jugées scandaleuses par les Quevillais. Malgré les véhémentes protestations émises par la municipalité de Petit-Quevilly, la demande d'annexion recueille un fort soutien de la part des milieux économiques et politiques locaux. Dès lors, la demande rouennaise légèrement amendée dans son ampleur peut être entérinée par le vote du Parlement du 10 avril 1888. Par cette décision, la commune de Petit-quevilly se voit amputée de 24% de

la surface de son territoire soient 160 hectares sur 661. Pour les Quevillais,

la rancœur vis-à-vis de Rouen sera longue à apaiser.

CARTE POSTALE DÉNONÇANT L'ANNEXION D'UNE PARTIE DU TERRITOIRE DE PETIT-QUEVILLY PAR ROUEN.



LES DÉPENDANCES DE LA GARE D'ORLÉANS

L'achèvement de la construction de la ligne de chemin de fer Rouen-Orléans au début des années 1880 demeure un important facteur de transformation de la rive gauche. Construites dans le faubourg Saint-Sever le long du boulevard d'Orléans, les gares de voyageurs et de marchandises de cette ligne sont complétées par un triage pour les wagons et une remise pour les locomotives. La place n'étant pas suffisante à cet endroit, ces deux équipements sont aménagés à l'ouest de l'avenue Jean Rondeaux en bordure des voies ferrées. Sur une partie des terrains anciennement occupés par la société des Forges rouennaises est aménagé un dépôt pour le stationnement et la réparation du matériel de traction. Cette installation est principalement composée d'une vaste rotonde⁽⁵⁾ du type État comportant les alvéoles pour 24 locomotives desser-

vies par une plaque tournante. Entre 1920 et 1930, le dépôt gère 69 à 80 machines à vapeur utilisées pour la traction des trains de marchandises, des trains de banlieue, des omnibus et messageries de la région, ainsi que la desserte du port de Rouen et de ses embranchements industriels. À partir de 1933-1934, celui-ci accueille une quinzaine d'autorails et à partir de 1947, les premières machines diesels destinées aux manœuvres sur le port et au triage de la gare de Sotteville. À cette époque, le dépôt emploie plus de 200 cheminots.

À côté de ces installations liées à l'exploitation des locomotives, est mis en place un faisceau de voies permettant le triage et le stationnement des wagons de marchandises. L'ensemble est connecté aux quais afin d'assurer la desserte des postes de déchargement des navires. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la destruc-

tion de la gare d'Orléans et la reconstruction de la rive gauche de Rouen entraînent une profonde modification des installations ferroviaires. La gare de voyageurs n'est pas reconstruite et l'intégralité de la gare de marchandises est reportée à l'ouest de l'avenue Jean Rondeaux. Cette décision entraîne le renforcement des faisceaux de triage et de stationnement ainsi que leur extension vers la Seine afin d'améliorer la desserte du port et de ses industries. La nouvelle gare d'Orléans s'étend alors sur plusieurs dizaines d'hectares. Toutefois, en 1967, sa fonction de dépôt des locomotives est abandonnée au profit de celui de Sotteville-lès-Rouen mieux situé par rapport à la gare principale de Rouen rue Verte. Désaffectée, la rotonde est détruite à la fin des années 1980. La gare d'Orléans n'est plus consacrée, dès lors, qu'au traitement des wagons de marchandises.

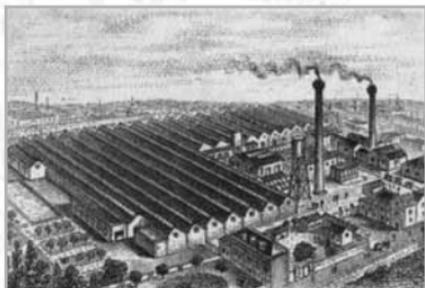


LA GARE D'ORLÉANS À LA FIN DES ANNÉES 1940.

Jusqu'aux années 1850, le quartier situé à l'ouest de l'avenue Jean Rondeaux n'a pas encore retenu l'attention des industriels en quête de terrains libres pour s'implanter. Cependant, l'extension des quais du port de Rouen vers l'aval donne soudain à cette zone un nouvel attrait par les facilités offertes pour l'approvisionnement des usines en matières premières pondéreuses. Celle-ci va dès lors accueillir des entreprises du secteur de la métallurgie, du bois, des produits chimiques mais également du textile. Le démarrage de l'industrialisation de ce secteur débute en 1859 avec l'installation sur un terrain, situé rue de la Grande Chaussée à Rouen, de la société des Forges et Laminoirs rouennais. Spécialisée dans la fabrication de fers corroyés⁽⁶⁾ et laminés produits à partir de vieilles ferrailles, celle-ci s'impose comme l'une des plus grandes usines sidérurgiques du département. Cepen-

dant, l'activité de l'entreprise est brutalement remise en cause par l'application du traité de libre-échange signé entre la France et l'Angleterre le 23 janvier 1860 et qui entraîne une baisse des prix de revient des fers de plus de 20 %. L'accumulation des pertes financières aboutit à la liquidation de l'entreprise en 1864. Afin d'éponger les dettes, une partie de l'établissement est louée à la société anonyme des Chantiers et Ateliers de l'Océan administrée par le havrais François Mazeline. Par la suite, l'usine passe entre les mains de la société des Forges rouennaises puis, au début du XX^e siècle, entre celles de la Société anonyme des Fers et Métaux. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'établissement déménage au bénéfice de l'extension des installations ferroviaires de la gare d'Orléans.

En 1868, la famille Pinel fonde la société de La Motte pour financer l'implantation d'une filature de coton à Petit-



Quevilly. Dirigé par Auguste Pinel, le vaste établissement industriel voit le jour en 1870 au 78 de la rue de la Motte. Son équipement est conçu pour la production de fils glacés noirs et blancs, de fils chinés ainsi que des fils teints de haute qualité grâce à la teinturerie qui complète les installations. En 1909, l'usine emploie 400 ouvriers et dispose de 30 000 broches.

Au décès en 1917 d'Henri Pinel qui a succédé à Auguste Pinel à sa tête, l'établissement est acheté par la famille Motte de Tourcoing. Gravement endommagée par les bombardements durant la Seconde Guerre mondiale,

l'usine est reconstruite et modernisée. Cependant, victime comme beaucoup d'autres de la crise qui frappe l'industrie textile française à partir des années 1950, la filature de la Motte est condamnée à la fermeture en 1961. Repris par la fabrique de sacs en papier Craf Sac Schuman, les bâtiments sont démolis à la fin des années 2000.

En 1908, la Compagnie Bordelaise de Produits chimiques obtient des autorités l'autorisation d'installer rue de Madagascar, à Petit-Quevilly, une usine pour la production des acides sulfuriques, des superphosphates minéraux, des engrais chimiques, des sulfates de fer et de cuivre. Malgré une vive réserve de la part des entreprises riveraines du fait de son caractère polluant, la Bordelaise démarre sa production en 1911. En 1965, celle-ci est transférée à la société Kuhlman, puis au groupe CDF Chimie en 1983. Devenue la Grande Paroisse en 1989, l'usine quevillaise cesse son activité de production cinq ans plus tard et ses locaux deviennent



le dépôt du second établissement de production implanté sur le territoire de Grand Quevilly. Cependant, le regroupement de l'ensemble des activités sur ce dernier site se traduit, en 2000-2001, par la démolition des bâtiments laissant la place aux voies d'accès du nouveau pont Flaubert en cours de construction. En 1940, la société parisienne des Entreprises Métropolitaines et Coloniales (EMC) vient s'installer à son tour 11 quai de France pour la production de

charpentes en fer, la construction de ponts roulants, de portique de déchargement, de hangars métalliques, de grues ainsi que la réalisation de travaux publics. Détruit durant la guerre, l'établissement métallurgique surnommé la « Métro » est reconstruit sur une superficie de 20 000 m² et son équipement lui permet de s'imposer comme l'usine la plus importante de France dans le domaine des constructions métalliques. Grâce à ses nouvelles ins-

tallations et à son organisation mises en place depuis la fin de la guerre, l'entreprise peut étendre ses activités à la construction des bâtiments industriels, des hangars portuaires et aéroportuaire, des ossatures d'immeubles, des ponts, des équipements d'usines et de chantiers, des pylônes, des réservoirs d'hydrocarbures, des silos, des constructions soudées mais également au domaine des constructions fluviales et navales. En 1966, L'EMC devient la CFEM Compagnie Française d'Entreprise Métallique et emploie plus de 500 salariés. Dix ans plus tard, l'entreprise s'illustre dans la construction à Rouen du pont Mathilde. Réussite technique qui n'empêchera par l'usine, qui n'emploie plus que 250 salariés, de fermer ses portes en 1980.

L'aménagement du bassin au bois dans les années 1890 favorise l'installation, rive gauche, de sociétés de commerce des bois du Nord. D'abord spécialisées dans leur importation, ces entreprises élargissent peu à peu leur activité à la

transformation du produit. C'est notamment le cas de la société Montreuil et Cie qui monte une importante scierie mécanique 1 quai de France pour la production de lames de parquets et de moulures en pin scandinave. L'entreprise qui exploite également un armenement maritime fonctionne jusque dans les années 1960, époque à laquelle elle fusionne avec la compagnie de transport Jules Roy.

Entre ces grands établissements industriels prennent place, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale divers sociétés de tailles plus modestes. C'est notamment le cas de l'entreprise de matériaux de construction Charles Pouchin qui s'installe quai Jean de Béthencourt dans l'enclave de la gare d'Orléans, des établissements Albert Jérôme et Cie spécialisés dans la récupération des ferrailles implantés rue de la Motte ou de la société de vente de produits métallurgiques Verpillot dont le dépôt est situé en bordure de la rue Léon Malétra.



P. 21 : LA FILATURE PINEL DANS LES ANNÉES 1900.

P. 22 : BÂTIMENTS DE LA GRANDE PAROISSE AVANT LEUR ABANDON.

P. 24 : DÉCHARGEMENT DES GRUMES LE LONG DU BASSIN AUX BOIS DANS LES ANNÉES 1920.

COUVERTURE : LA PRESQU'ÎLE ROLLET CITÉ DU CHARBON DANS LES ANNÉES 1950.

Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.

Laissé à l'écart du développement industriel de la rive gauche durant la première moitié du XIX^e siècle, le secteur du futur éco-quartier Flaubert va largement combler son retard à partir de la fin des années 1850 et devenir l'une des zones les plus actives de la banlieue rouennaise. Cependant comme dans tous les ports de fond d'estuaire, le glissement des activités portuaires vers l'aval dans la seconde moitié du XX^e siècle touche de plein fouet cette partie du port. La dévitalisation du tissu économique que ce mou-

vement entraîne se trouve accentué par le départ des usines. Dans ce contexte de repli des activités industrielles portuaires, la construction du pont Flaubert et sa mise en liaison avec la Sud III constituent de formidables opportunités pour redonner un avenir à ce territoire délaissé. Longtemps jugé répulsif, au seuil d'une rive gauche vouée à l'industrie, le futur éco-quartier Flaubert devrait offrir avec ses milliers de logements, de bureaux et de commerces une nouvelle attractivité à ce territoire dans les décennies à venir.

Michel Croguennec

Ce fascicule tiré à 30 000 exemplaires est une publication de la Communauté d'agglomération de Rouen Elbeuf Austreberthe, 14 bis avenue Pasteur, Norwich House BP 589, 76006 Rouen cedex 1. Représentant légal et Directeur de la publication : Frédéric Sanchez, Conception et rédaction : La CREA et Michel Croguennec, Direction générale / Impression : Imprimerie E.T.C à Yvetot, Date de parution et dépôt légal à parution : janvier 2012, N° ISBN 978-2-919292-02-8 / N° ISSN 2110-0659

Pour en savoir plus

CHAVY Marcel, CONSTANT Olivier, *Les dépôts vapeur de l'Ouest, La vie du rail & des transports*, Paris, 2000.

DESCHAMPS Philippe, *Histoire de la rive gauche*, Connaître Rouen, 1973.

CROGUENNEC Michel, « *Aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies* », mémoire de Doctorat d'histoire, Université de Rouen, 1999.

Archives municipales de Petit-Quevilly, Fragments du passé fluvial de la commune de Petit-Quevilly, 2008.

DECOUX Jérôme, *Le port de Rouen*, Région de Haute-Normandie, 2010.

CAYZEELE Catherine, *Le développement de l'industrie dans les cantons de Sotteville et de Grand-Couronne*, Études Normandes, n° 279-1974.

MATHIEU Aurélie, *Stratégies pour la mutation d'un territoire portuaire de l'agglomération rouennaise*, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, 2007.

FOLLAIN Antoine, *Les institutions de gouvernement d'une paroisse : Petit-Quevilly (vers 1550-vers 1775)*, mémoire de maîtrise, université de Rouen, 1983.

Communes de Rouen et de Petit-Quevilly, perspectives de développement du secteur ouest de l'agglomération, janvier 1992.

Glossaire

⁽¹⁾ **Éco-quartier** : quartier urbain conçu de manière à minimiser son impact sur l'environnement et à atteindre son autonomie énergétique.

⁽²⁾ **Curanderie** : établissement où l'on pratique le blanchiment des toiles.

⁽³⁾ **Matelote** : plat cuisiné composé de poissons, surtout d'anguilles, accommodé au vin et aux oignons.

⁽⁴⁾ **Pondéreux** : matériau particulièrement dense pesant plus d'une tonne au mètre cube.

⁽⁵⁾ **Rotonde** : bâtiment de forme circulaire, surmonté d'une couverture hémisphérique.

⁽⁶⁾ **Fer corroyé** : fer forgé ou soudé à chaud.

Photographies

© Collection Pierre Nouaud, Collection de l'auteur, Service régional de l'inventaire de Haute-Normandie.

Le groupe histoire

Alain Alexandre, Jérôme Chaïb, Chantal Cormont, Michel Croguennec, Frédéric David, Jérôme Decoux, Alain Gerbi, Claude Lainé, Serge Martin-Desgranges, Jean-Yves Merle, Pierre Nouaud, Jean-Robert Ragache, Jacques Tanguy, Cécile-Anne Sibout.

Coordonnateur : **Loïc Vadelorge**

Conception, réalisation et suivi

Direction Culture de la CREA
Serge Martin-Desgranges

Conception graphique et réalisation

Nicolas Carbonnier

Contacts

**Direction Culture
de la CREA**

14 bis, avenue Pasteur - BP 589

76006 Rouen Cedex 1

Tél : 02 32 76 44 95 - Fax : 02 32 08 48 65 - e-mail : culture@la-crea.fr

Remerciements

Un groupe de travail composé de membres du Conseil de Développement de la CREA (représentants de la société civile économique et syndicale), se réunit depuis plus de deux ans afin de mener une réflexion autour de la réalisation du futur éco-quartier Flaubert. Ce fascicule été élaboré à leur initiative.

Retrouvez les fascicules histoire(s) de la CREA sur
www.la-crea.fr



GRATUIT
NE PEUT ÊTRE VENDU
IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ