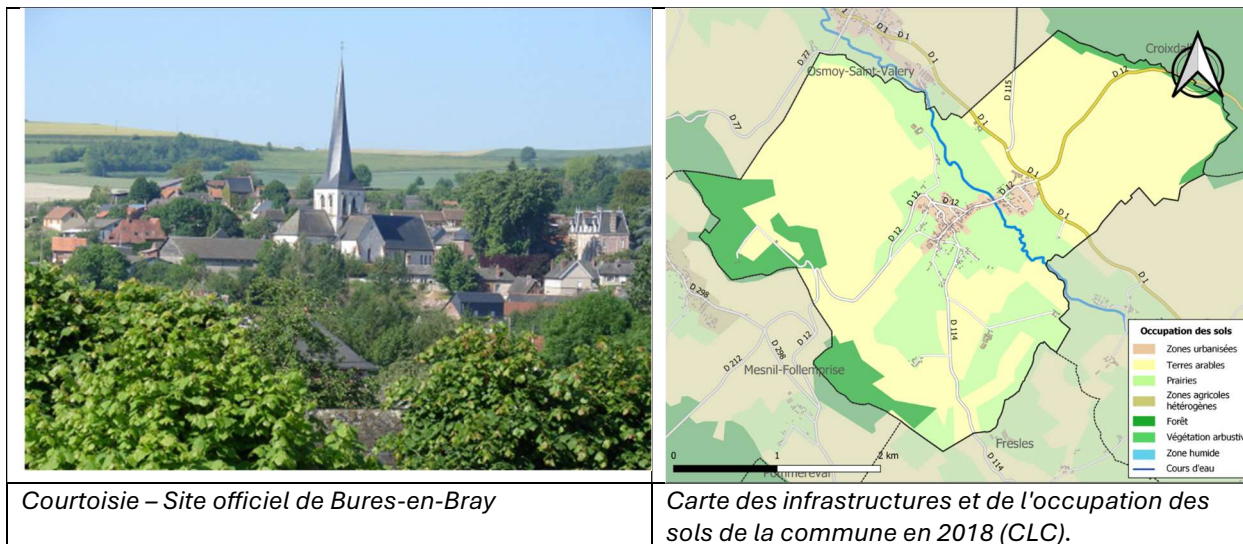




### **Contexte**

Ce document, préparé par John Cochrane pour l'association du Royal Canadian Hussars, présente les informations recueillies par Bernard AURIEL, Président du comité du Souvenir Français de Neufchâtel-en-Bray, concernant l'histoire de guerre du petit pont de Bures-en-Bray ainsi que des récits choisis sur la libération de cette ville par le 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars)<sup>i</sup> (ci-après le 7è Recce).

Bures-en-Bray<sup>ii</sup> est une commune française située à environ 10 kilomètres au nord-ouest de Neufchâtel-en-Bray et 28 kilomètres au sud-est de Dieppe. Le petit pont de Bures-en-Bray traverse la rivière de la Béthune. Il a été un pont clé pour l'avancée de la 3è Division d'infanterie canadienne à l'été 1944.



### **Résumé des événements**

Le 9 juin 1940, afin de ralentir l'avance des forces allemandes, l'armée française fit sauter le pont de Bures-en-Bray. Voir Appendix 1 - Extrait du livre du 9<sup>e</sup> Bataillon de Chasseurs Alpins. Le pont fut reconstruit durant le conflit.

Le 20 juin 1944, le pont de Bures-en-Bray fut partiellement détruit par un bombardement alliés visant le centre de stockage des V1 à Saint-Martin-l'Hortier, une ville voisine. Les « bombes volantes » V-1 étaient des avions sans pilote utilisés par les Allemands pour attaquer et terroriser les citoyens du sud de l'Angleterre. Ces bombes visaient des zones civiles dans le but de briser le moral des Anglais et d'accélérer leur capitulation. Par conséquent, les forces britanniques étaient désespérées de mettre fin à la campagne de bombardement par V-1, et elles y ont répondu par leurs propres raids aériens. Alors que les sites de lancement allemands de V1 en France étaient situés plus près de la côte, les dépôts de stockage associés, constitués de fortifications en béton, se trouvaient plus à l'intérieur des terres. Le raid de la RCAF le 20 juin 1944 a été la troisième tentative de détruire le centre de stockage à Saint-Martin-l'Hortier, mais cette fois les bombardiers volaient en direction sud-est plutôt qu'en direction nord-ouest. Ils ont largué leurs bombes avant leur point de repère habituel, qui était le village de Mesnières et son château, mais n'ont pas tenu compte du fait qu'ils volaient dans la direction opposée. Par conséquent, ils ont par erreur déversé des chapelets de bombes de cinq-cents kilos au centre de la commune de Bures-en-Bray notamment détruisant plusieurs maisons et l'église. Une bombe est tombée juste dessus un aqueduc où s'étaient réfugiés une mère de famille et plusieurs enfants lors de l'événement, les tuant tous. Au total, le raid a entraîné la mort de 16 civils innocents.

## Petite histoire du pont de Bures-en-Bray et de sa libération en 1944



*Dans l'ordre habituel : La maison Cousin (Marchands de fromages) – avant et après le bombardement. Une plaque a la mémoire des 16 victimes civiles devant l'église endommagée.*

*Collection de photos : Denise Prévost/Letalleur (Bures)*

Après l'invasion du Jour J le 6 juin 1944, et les batailles de Normandie et de la poche de Falaise, les forces allemandes ont commencé à se replier vers l'est. Les forces alliées, y compris la 1<sup>re</sup> armée canadienne, les ont suivies de près, recherchant des occasions d'accélérer leur défaite. La 3<sup>e</sup> Division d'infanterie canadienne avait pour mission de progresser le long de la côte, en capturant les grandes batteries d'artillerie côtière ainsi que les ports en eaux profondes. Le Régiment de reconnaissance divisionnaire de la 3<sup>e</sup> Division (le 7<sup>e</sup> Recce) avançait en tête du corps principal en essayant de capturer les passages clés des rivières et de maintenir le rythme d'avance de la division. Le 31 août 1944, vers la fin de la journée, c'est l'escadron « A » du 7<sup>e</sup> Recce qui est arrivé à Bures-en-Bray pour sécuriser le pont et libérer la ville.

### **Libération de Bures-en-Bray par les troupes de reconnaissance**

Le 31 août 1944, après avoir traversé la Seine la veille, le 7<sup>e</sup> Recce se déplaça rapidement vers le nord en direction de St. Saen, Bures-en-Bray et Neufchâtel-en-Bray. L'escadron « B » a tourné à gauche et a bloqué les routes d'évasion allemandes au nord de Roen, tandis que les escadrons « A » et « C » avançaient directement vers le nord-est dans le but de trouver et de sécuriser les passages de rivière essentiels à l'avancée. Les combats lors de cette avancée ont été intenses, chaque escadron essayant de maintenir la cadence de l'avance de la division.

L'escadron "A" reçut l'ordre d'avancer sur Bures-en-Bray avec toute la rapidité possible, en passant par Fontaine-sous-Préaux, Vert-Galant, Cailly, Esteville et St. Saën. Après avoir atteint St. Saën, les combats devinrent plus intenses et plus âpres. La région environnante était vallonnée et il y avait de nombreux petits bois.

*Carte créée à l'aide de Google Maps et utilisée conformément à la politique de Google Maps.*



## Petite histoire du pont de Bures-en-Bray et de sa libération en 1944

---

Les approches de Bures avaient toutes été endommagées par les raids aériens alliés, si bien que chaque troupe devait trouver son propre chemin pour entrer dans la ville. Après plus d'une demi-heure de recherche, la 1<sup>re</sup> Troop, sous le commandement du lieutenant J. Pullan, réussit à trouver une approche praticable, en partie route et en partie sentier. Sa troupe n'était équipée que de trois voitures blindées lourdes Humber, manœuvrées par un officier et huit hommes. Alors que les voitures entraient dans les extrémités de la ville, les équipages observaient un carrefour à environ 200 verges devant eux. Encore plus loin, ils virent des Allemands détendus marchant et faisant du vélo sur la route. À l'intersection, des instructions furent données pour que la voiture de tête continue tout droit et couvre la suite de la route, et pour que les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> voitures tournent respectivement à gauche et à droite, et pour que les trois commencent à tirer avec toutes leurs armes, en prenant pour cibles tous les ennemis.

Cette attaque surprise a provoqué beaucoup de confusion et de chaos. Les Allemands, qui vaquaient à leurs occupations de manière routinière, ont été pris au dépourvu. Ils semblaient ignorer la présence des Canadiens dans la zone. Le feu des voitures blindées était mortel et très démoralisant. En quelques minutes à peine, les rues furent dégagées, mais il y avait encore des Allemands dans certains bâtiments. Cela rendait les Canadiens vulnérables à d'éventuelles embuscades.

Cependant, sur l'axe gauche, le chef des troupes aperçut un drapeau blanc agité. Il appela et un officier allemand ainsi qu'un sous-officier se présentèrent, souhaitant rendre le commandement d'environ 80 hommes. Cette reddition fut acceptée et les Allemands furent sommés de se désarmer et de s'asseoir sur la route, directement en ligne avec les canons du Humber. Avec le besoin supplémentaire de surveiller les prisonniers, le chef de troupe canadienne a appelé le quartier général de l'escadron pour demander des renforts.

À peu près à ce moment-là, la 3<sup>e</sup> troupe, commandée par le lieutenant A.E. Doig, qui tentait encore, sans succès, de trouver un autre chemin pour entrer à Bures, a signalé qu'un convoi Allemand de matériel traîné par des chevaux et environ 300 ennemis se dirigeait vers la ville. La 3<sup>e</sup> troupe est alors intervenue et a fait en sorte que le convoi allemand contourne la ville au lieu de s'y diriger directement.

Peu de temps après, le lieutenant O.K. McKenna arriva en ville avec quelques transporteurs et la troupe d'assaut pour prendre en charge les prisonniers et sécuriser l'arrière. À ce moment-là, des civils excités commencèrent à apparaître dans les rues. Ils étaient désireux de fournir des informations et des rafraîchissements. Une information importante qu'ils ont fournie était qu'environ 300 Allemands creusaient des tranchées à environ 100 mètres de l'autre côté de la ville, et que leur position la plus avancée se trouvait juste au détour de la route. Le chef de la 1<sup>re</sup> troupe avec sa voiture blindée partit immédiatement pour enquêter. Alors qu'il contournait le virage, il aperçut les Allemands en train de préparer une position défensive. Il commença immédiatement à tirer avec le canon de 37 mm et la mitrailleuse Besa sur l'ennemi, provoquant confusion et surprise.

Cette fois, cependant, les Allemands décidèrent de se battre. Lorsque le lieutenant Pullman appela à l'aide, le sergent Raich fit avancer son véhicule et détruisit le seul canon antichar ennemi, qui était pointé sur le véhicule blindé du chef de troupe. L'équipage allemand du canon antichar ne pouvait pas affronter le feu nourri du Humber et se rendit. Le reste de l'ennemi n'était pas aussi

## Petite histoire du pont de Bures-en-Bray et de sa libération en 1944

---

facilement convaincu, alors, pendant les trois heures suivantes, une bataille fit rage entre les deux voitures blindées et les Allemands. Finalement, les renforts canadiens commencèrent à arriver en nombre suffisant et les transporteurs Universelles ainsi que les troupes à pied commencèrent à avancer contre l'ennemi. Leur arrivée n'était pas de trop, car les munitions dans les voitures blindées étaient presque épuisées et, au mieux, ils auraient pu tenir pendant encore un quart d'heure de combat.

Le commandant, voyant la situation, a remplacé la 1<sup>è</sup> troupe par une troupe de l'escadron « B », puis la 1<sup>è</sup> troupe s'est retirée pour prendre un repas et passer une bonne nuit de repos.



Véhicules logistiques ou administratifs, potentiellement du 7<sup>è</sup> Recce à Bures-en-Bray –  
Courtoisie de la commune de Bures-en-Bray

Selon les actes de décès trouvés par Bernard Auriel en 2026, il semble que quatre soldats allemands aient été tués le 31 août 1944 lors de la prise de Bures-en-Bray : Soldat Dibbern, Robert Schmidt, Paul Giessler et Paul Willy Moehner. Comme ils avaient été laissés derrière lors de la retraite, leurs actes de décès ont été établis par les autorités françaises locales lorsqu'ils ont été inhumés dans le bois du Locus à l'entrée de Bures. Bernard Auriel a également retrouvé la transcription du jugement déclaratif de décès de M. H. Sticker, habitant de Bures, blessé ce jour-là et pris en charge par une ambulance canadienne. Malheureusement, monsieur Sticker n'est jamais retourné à Bures, et aucune information ne peut être trouvée concernant son existence ultérieure. On se demande s'il est mort de ses blessures et, puisqu'il ne possédait ni plaques militaires ni informations d'identification ou sur ses proches, s'il a été enterré en tant que soldat ou personne inconnu.

### **Le lendemain pour la reconnaissance**

Le 1<sup>er</sup> septembre, le 7<sup>è</sup> Recce repartit de nouveau à la première lueur du jour. Constatant que l'ennemi était maintenant en pleine retraite désorganisée, le régiment avança en ligne sur un front qui, par moments, s'étendait sur 20 milles de largeur. Après un bref accrochage à Londinières, au cours duquel 62 prisonniers furent capturés, l'avancée principale se poursuivit sans encombre et, à midi, l'escadron « B » avait consolidé Le Tréport et l'escadron « A » avait consolidé Eu, tous deux sur la Manche, sans opposition. Cependant, l'escadron « C » a rencontré une intense résistance à Incheville et ce n'est qu'après un combat très acharné que la journée pu se terminer avec succès. Pendant ce temps, les escadrons « A » et « B », étant relevés par la 9<sup>è</sup> brigade, se sont dirigés vers

## **Petite histoire du pont de Bures-en-Bray et de sa libération en 1944**

---

l'est en direction d'Abbeville et à minuit, la troupe d'assaut de l'escadron « B » (Lieutenant V.J. Walker) se trouvait sur la rive ouest de la Somme, cherchant encore un pont.

### **Le lendemain pour la 3<sup>e</sup> Division d'infanterie Canadienne**

Le petit pont de Bures-en-Bray, incapable de supporter le passage de véhicules lourds, ne put être utilisé par les régiments canadiens. Ces unités empruntèrent alors l'itinéraire par Osmoy-Saint-Valery, traversant la Béthune à gué, pour aller à Londinières.

Sur le site « Projet 44 », qui compile les journaux de marche des régiments canadiens, on relève une mention à date du 1<sup>er</sup> septembre (texte original ).

#### *18<sup>e</sup> Compagnie de campagne Corps royal du génie canadien*

"Le lieutenant Macdonald et une section du 2<sup>e</sup> peloton sont partis à 06h00 pour vérifier la route CEDAR. Les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> pelotons ont terminé leurs tâches sur la route DIAMOND tôt ce matin et sont restés près de NEUFCHATEL pour la nuit. Le quartier général et le 2<sup>e</sup> peloton se sont déplacés vers St. SAENS (MR 352398). Message reçu du CRE à 12h00 pour marquer et vérifier la déviation de CEDAR sur le pont de classe 40 à 389525 car le pont sur CEDAR à BURES n'est que de classe 18. Une section du 2<sup>e</sup> peloton a été envoyée sur la tâche et l'a terminée à 14h00. La grande tâche liée à un travail de cette nature est la peinture des panneaux. Une bonne réserve de panneaux vierges doit toujours être conservée. Le 2<sup>e</sup> peloton a vérifié les surfaces routières de SUGAR jusqu'à LONDINIÈRES à 12h00. Cette affaire de vérification des itinéraires devient quelque peu une farce. Tout va si vite que nous n'avons le temps que de repérer visuellement la surface de la route. Les pelotons 1 et 3 sont entrés dans la zone de St SAENS à 12h30. Ils sont partis en convoi ensemble à 13h00 en remontant la route CEDAR. Ils ont fait halte à FRESNOY-FOLNY à 15h00."

#### *9<sup>e</sup> Brigade d'infanterie canadienne*

Le QG de la 9<sup>e</sup> Brigade a continué son avance aux premières lueurs du jour ce matin. Sur les traces de l'ennemi en retraite, on a vu en profusion des chariots abandonnés et des chevaux morts le long de la route. Aux abords de BURES 3950, une courte halte a été demandée permettant au 7<sup>e</sup> Régiment de reconnaissance canadien de continuer à avancer jusqu'à ce qu'un écart d'environ deux milles soit créé entre leur queue et nos troupes d'avant-garde.

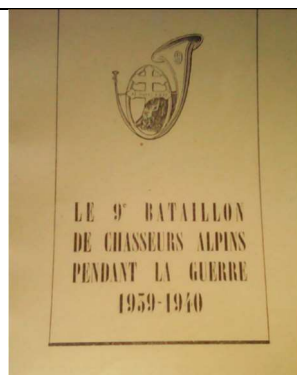
En résumé, il sera noté que les alliés ont pris le petit pont à Bures-en-Bray, mais qu'il était d'une utilité limitée car il était endommagé.

#### *Infanterie légère des Highlands du Canada*

Aujourd'hui, le bataillon s'est formé pour se déplacer vers la ville d'EU, dans la région côtière. Après un départ matinal à 06h00, le bataillon s'est mis en route à 07h13. Notre premier objectif, "BURES", a été atteint sans incident. Le pont sur la route principale a été détruit, donc un itinéraire alternatif a été tracé.



Photographies de la libération de la ville d'Eu, issues des archives communales et disponibles sur le site de la mairie ainsi que sur Facebook.



### Appendix 1 – Extrait du livre – Le 9<sup>e</sup> Bataillon de Chasseurs Alpains Pendant la Guerre 1939-1940 – Pages 20 - 21

9 au 10 juin 1940, NOUVEL ORDRE DE REPLI A L'OUEST DE SAINT-HELLIER, LE PONT DE BURES – IMAGES DE LA RETRAITE.

L'ordre arriva à la tombée de la nuit de reprendre la marche en retraite pour se porter sur une nouvelle position dans la région de SAINT-HELLIER à l'ouest de la VARENNE.

Il va falloir traverser la forêt du HELLET par un itinéraire capricieux, puis franchir la BETHUNE.

Comme les Britanniques manœuvrent à part et font sauter les ponts sans se soucier parfois du mouvement des colonnes françaises, Il y aura au pont de BURES dans la nuit du 9 au 10 juin et au matin du 10 un spectacle hallucinant de convois motorisés et de colonnes à pied de divers régiments, enchevêtrés (1). Personne n'a de cartes, sinon celles des calendriers P.T. prises dans les fermes. Les hommes sont harassés, le ventre vide (2) Certains s'endorment en marchant et roulent dans le fossé. Les cadres luttent avec énergie contre la même fatigue, pour maintenir l'ordre et ne pas perdre contact avec leurs chefs. L'espoir demeure de pouvoir s'en sortir, malgré le spectacle désolant qui s'offre partout aux yeux des combattants.

Situation dramatique et très confuse à laquelle les divers échelons du Commandement ne peuvent plus grand chose, leur système de liaisons et transmissions étant ruiné, leurs moyens d'appui détruits, les P.C. désarticulés étant sans cesse en déplacement et exposés aux bombardements aériens : 5 Grandes Unités (31<sup>e</sup> et 40<sup>e</sup> D.I., 51<sup>e</sup> Division Britannique, 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> D.L.C) du 9<sup>e</sup> C.A. se replie donc simultanément sur ROUEN, puis sur le HAVRE, sur les mêmes itinéraires, parce que l'Allemand, avec ses chars et ses motorisés, enveloppe, tronçonne et resserre chaque jour l'espace dévolu aux troupes alliées.

En outre des colonnes de réfugiés – surtout hippomobiles – bloquent les routes et créent des embouteillages monstres. Errant à l’aventure, sans point de destination précis, suivant ceux qui les précèdent, ces réfugiés n’échappent pas aux bombardements et aux mitraillages de l’aviation ennemie. Par les bruits fantastiques (3) colportés, ils créent enfin un désarroi moral dans les meilleures unités, qui marchent encore avec fierté, malgré leurs misères.

C’est dans cette atmosphère que le 9<sup>e</sup> B.C.A., arrière garde de la Division, va marcher toute la nuit de 9 au 10 juin et le matin.

Le Bataillon quitte MENONVAL le 9 vers 21 h 30 laissant une section de la 3<sup>e</sup> Compagnie (Sous-Lieutenant MOULINS) et le Groupe Franc en arrière-garde. Les cavaliers de la 5<sup>e</sup> D.L.C. partent vers 23 h et le détachement du 9<sup>e</sup> B.C.A., demeuré seul, se replie à son tour vers minuit.

Le 9<sup>e</sup> B.C.A. franchira le pont de BURES, avec son gros, vers minuit et, isolé, le détachement GALLAIS-MOULINS s’y présentera vers 01.30 A. Le Bataillon est déjà parti : l’instinct le poussera sur la route des Grandes Ventes; il aura la chance d’y rejoindre le 9<sup>e</sup> vers 08.00 A, qui achevait une grand’ halte dans le bocage. Pour dépeindre l’ambiance locale il suffit d’indiquer que le Groupe Franc, avec ses 35 gradés et chasseurs, ses 6 F.M. (dont 2 de récupération), est devenu une petite tour semi-montée,

### **notes de bas de page**

(1) La protection du pont de BURES était assurée par un détachement mixte (1<sup>re</sup> Compagnie du 67<sup>e</sup> B.C.A., la valeur d’une compagnie d’éléments regroupés, un détachement de Génie Français, un groupe de sapeurs de Génie britannique). Sa destruction devait être opérée après le passage des derniers éléments de la 40<sup>e</sup> D.I. Pratiquement, des colonnes importantes de cavalerie (2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> D.L.C.) trouvant détruits les ponts qui leur étaient attribués, suivront la 40<sup>e</sup> D.I.

Cette mission était confiée au Capitaine TRASTOUR du 0<sup>e</sup> B.C.A./, détaché à l’État-Major de l’Infanterie Divisionnaire de la 40<sup>e</sup> D.I.

(2) Depuis 4 jours le ravitaillement n’est plus assuré; le pain manque complètement; les compagnies passent trop vite pour pouvoir consommer le maigre ravitaillement qu’elles prennent dans les villages traversés ou dans les fermes.

Les voitures du T.R. nous ont quittés pour EVREUX qu’elles ne rejoindront jamais.

(3) Et qui un peu plus tard s’avèreront exacts pour la plupart « Les Allemands ont pris ROUEN - Ils arrivent au HAVRE ». Ils remontent sur la côte vers DIEPPE avec leurs chars » ... « Nous sommes encerclés » ...

### **Bibliographie**

- Neufchâtel-en-Bray - ville martyrisée, occupée, libérée: Le pays de Bray sur la route de la libération, éphéméride 1944-1945 (Tome III) - François Fouquet
- Le 9<sup>e</sup> Bataillon de Chasseurs Alpins Pendant la Guerre 1939-1940 - Société des anciens chasseurs du 9<sup>e</sup> bataillon
- La cavalerie de Montréal – L’histoire des Royal Canadian Hussars (Montreal), par Anthony Kellett, Steven Linton et John Cochrane, publié par l’Institut de cavalerie de Montréal, 2021
- The Development of the 7th Canadian Reconnaissance Regiment in Normandy and the Scheldt, by McGowan, Victoria, published by University of Calgary’s Digital Repository, 2019
- An Historical Account of the 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17<sup>th</sup> Duke of York’s Royal Canadian Hussars) in the World War (1939-1945), by Capt. Walter P. Pavey, 1947
- War Diaries of the 7<sup>th</sup> Canadian Reconnaissance Regiment (17<sup>th</sup> Duke of York’s Royal Canadian Hussars) for August and September 1944, on the Canadiana Heritage Website

- e-mail de Bernard Auriel : Pont de Bures en Bray le 4 octobre 2025

### **Notes de fin**

---

<sup>i</sup> Avant la Seconde Guerre mondiale, le 17th Duke of York's Royal Canadian Hussars était l'un des deux régiments de cavalerie basés dans la région de Montréal, Québec, Canada. Des unités de cavalerie existent dans la région de Montréal depuis que des troupes indépendantes ont été formées pour aider le pays à se défendre contre les envahisseurs américains lors de la guerre de 1812. Au fil du temps, ces troupes sont regroupées en régiments basés à Montréal. Dans les années qui ont précédé la Seconde Guerre mondiale, le 17th Duke of York's Royal Canadian Hussars était équipé de chevaux et stationné à son manège militaire au 4185, chemin de la Côte-des-Neiges, à Montréal. Au début de la Seconde Guerre mondiale en 1939, le régiment se débarrasse de ses chevaux et est mobilisé pour le service actif, en commençant par des tâches de protection locales. En 1940, il a été converti en régiment de motocyclettes dans un premier pas vers la mécanisation. En 1941, l'unité de service actif est rebaptisée le 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) et est envoyée à Camp Debort, en Nouvelle-Écosse, pour s'entraîner comme régiment de reconnaissance divisionnaire pour la 3<sup>e</sup> Division d'infanterie canadienne. Le 23 août 1941, il s'embarque pour le sud de l'Angleterre afin d'aider ce pays à se défendre contre une invasion allemande anticipée. Pendant qu'il y était déployé, il a continué à s'entraîner à la guerre, en mettant de plus en plus l'accent sur les opérations offensives. En 1944, le 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) comptait environ 42 officiers et 778 autres soldats, pour un total de 820 hommes de tous grades. Ils étaient divisés en trois escadrons de reconnaissance, « A », « B » et « C », et un escadron de commandement. Chacun des escadrons de reconnaissance avait trois troupes de reconnaissance et une troupe d'assaut. Chaque troupe de reconnaissance comprenait un poste de commandement, une section de reconnaissance avec deux voitures de reconnaissance légères et deux voitures blindées, et deux sections de transporteurs, chacune avec des transporteurs (chenillettes) Universal. La première sous-unité à débarquer en France est l'escadron « B », qui arrive le 11 juin. Il est rejoint par le 62<sup>e</sup> détachement d'aide légère (une équipe de réparation de véhicules et d'armes) le 16 juin, par l'escadron « A » le 25 juin et par l'escadron « C », l'escadron de commandement et le poste de commandement régimentaire le 15 juillet. Au cours de la période entre son arrivée en France et le 22 août 1944, le régiment a aidé à défendre et à étendre la tête de pont, à capturer Caen, à percer la ligne de défense allemande le long de la crête des Verrières et à acculer les forces allemandes dans la bataille de la poche de Falaise.

<sup>ii</sup> Selon Wikipédia en date du 23 Janvier 2026, Bures-en-Bray est une commune française située dans le département de la Seine-Maritime en région Normandie, peuplée de 319 habitants. La commune est située dans le bassin Seine-Normandie. Elle est drainée par l'Arques, le ruisseau de Fresles, le ruisseau de la Fontaine de Rian, un bras de l'Arques et divers autres petits cours d'eau. L'Arques, d'une longueur de 67 km, prend sa source dans la commune de Gaillefontaine, à une altitude de 204 m (le cours d'eau porte alors le nom de rivière de la Béthune) et se jette dans la Manche à Dieppe, après avoir traversé 24 communes. »