

**Retrouvez la collection
histoire(s) d'agglomération sur
www.agglo-de-rouen.fr**

**et au Point Info de l'Agglomération de Rouen
au 50, rue de la Vicomté,
angle de la rue aux Ours
à Rouen**

**GRATUIT, ne peut être vendu
Imprimé sur papier recyclé**

n°3

De Malaunay à l'Île Lacroix

par les lignes de la TCAR

Alain Alexandre
Jean-Yves Merle



Collection histoire(s) d'agгло



www.agгло-de-rouen.fr

 **Agгло. de Rouen**
HAUTE NORMANDIE

Composition du groupe Histoire :

- Alain Alexandre - Jean-Yves Merle - Jean-Robert Ragache - Philippe Renault
- Charles Théron - Loïc Vadelorge

Conception, réalisation et suivi :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse
Agglomération de Rouen

Serge Martin-Desgranges
Jean-François Paux
Franck Delauney

Maquette et mise en page :

Stéphanie Lejeune
Nicolas Carbonnier

Contact :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse
Agglomération de Rouen

Immeuble "Norwich House"

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@agglo-rouennaise.fr

INTRODUCTION

Prendre sa voiture pour se rendre à Rouen, chacun et chacune d'entre nous le fait quotidiennement ou plusieurs fois par semaine. Ce qui nous paraît familier et banal peut, si l'on prend le temps, devenir source de curiosité et d'enrichissement.

En prenant les lignes 8, 16 et TEOR, de la TCAR, cela permet de découvrir un patrimoine varié et souvent méconnu en faisant le voyage de Malaunay à la patinoire de l'Île Lacroix. Il n'est certes pas question de réaliser ce trajet en entier qui dure, à l'aller, environ une heure et qui comprend près de 50 stations ; il faut regarder, descendre à des arrêts choisis, visiter des "lieux de mémoire". C'est ce que ce trajet vous propose en suivant deux tronçons, celui de la Vallée du Cailly, de Malaunay à Rouen et celui des Barrières du Havre à l'Île Lacroix.



LA PACIFIC 231

LA VALLÉE DU CAILLY

Dans cette première partie du trajet qui comporte une trentaine d'arrêts, nous découvrons la vallée du Cailly, du nom de la rivière qui la parcourt sur environ 25 km.

Pendant 2 siècles, de 1770 à 1970, l'industrie cotonnière y a joué un rôle prépondérant : les indiennes (fabriques de toiles peintes ou impressions sur étoffes), les filatures, les tissages, les teintureries étaient si nombreuses qu'elle fut surnommée "la petite vallée de Manchester". De cette époque, il reste un patrimoine industriel caractéristique qu'il convient de valoriser.

Du départ de Malaunay (le Haut-Bourg), le bus descend très vite dans la vallée. A l'angle de la route de

Dieppe et de la rue Georges Pellerin, une stèle édifée en 1945 est dédiée à deux majors de l'Armée Canadienne tués le 31 août 1944, jour de la Libération de Malaunay et des autres communes de la Vallée du Cailly.

Les cités ouvrières édifées en briques à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle à proximité des usines textiles témoignent de l'architecture industrielle et font partie du paysage que l'on va voir jusqu'à Bapeume-lès-Rouen. Le bus passe alors sous le viaduc de Malaunay reconstruit en 1945 après avoir subi les bombardements de 1944. La première construction du viaduc date des années 1845-1847, il fut édifé par les Anglais pour le passage de

la ligne de chemin de fer Rouen-Le Havre.

De temps en temps, la locomotive à vapeur "Pacific 231" crache sa fumée noire telle "La Bête Humaine" du roman d'Emile Zola et du film de Jean Renoir.

Le collège du Houlme, dénommé Jean Zay, récemment rénové, rappelle la mémoire du Ministre de l'Éducation nationale du Front Populaire (1936) assassiné le 20 juin 1944 par la milice du Régime de Vichy. Quelques centaines de mètres plus loin, on passe le long de l'église Saint-Martin, dont la construction date de la fin du XIX^e siècle.

La Mairie et le Monument aux Morts

À l'arrière-plan, la Mairie de Malaunay est une construction édifée en 1889 qui présente une façade divisée en 3 corps de logis dont l'agencement fait preuve d'une parfaite symétrie.

Au premier plan, le Monument aux Morts rend hommage aux "Poilus" de la "Grande Guerre" : Inauguré en octobre 1920, il est l'œuvre du sculpteur et statuaire Richard Dufour (1888-1959) ; c'est un style "héroïque" qui glorifie ceux qui sont tombés dans les tranchées en 1914-1918.



A la sortie du Houlme, au bord de la route, on peut apercevoir l'ancien "Château Rondeaux", belle demeure bourgeoise édifée en 1879-1880 par un manufacturier du textile, oncle de l'écrivain André Gide. Quelques centaines de mètres plus loin, c'est Notre-Dame-De-Bondeville. Un arrêt est obligatoire et une visite s'impose : celle du Musée Industriel de la Corderie Vallois. Il s'agit d'une "usine musée", d'une ancienne filature de coton construite en 1822 sur l'emplacement d'un ancien moulin à papier. A la fin du XIX^e siècle, avec l'arrivée de Jules Vallois, le bâtiment devient une corderie. Menacé de disparition, le site hydraulique est inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments

Historiques en 1975. Il est d'abord sauvé par une association de sauvegarde du patrimoine industriel, l'Association du Musée de l'Homme et de l'Industrie en Haute-Normandie. Avec l'aide financière du Conseil Régional, de l'État et du Conseil Général, la corderie est devenue en 1994, un "musée vivant" départemental, le 1^{er} musée industriel de France, un lieu de mémoire qui conserve ses anciennes machines (câbleuses et tresseuses) encore actionnées aujourd'hui par la roue hydraulique.



LA CORDERIE VALLOIS

A la mairie de Notre-Dame-De-Bondeville, le bus tourne à droite laissant la route de Dieppe.

A côté du stade Marcel Sauvage (nom d'un ancien Maire de la Ville) se dresse

le Manoir Gresland, situé dans une propriété communale. Ce "château" entouré d'un parc a été construit au milieu du XIX^e siècle et porte le nom d'une famille de l'industrie cotonnière qui a marqué le passé bondevillais.

Gresland, c'est aussi le nom de l'ancienne cheminée d'usine que l'on peut voir facilement rue de l'Abbaye (arrêt "rue de l'Artois"). C'est l'une des dernières de la vallée de Cailly et de l'agglomération rouennaise qui témoigne de l'époque où l'industrie textile était florissante. Construite en briques en 1875, d'une hauteur de près de 40 mètres, c'est un élément caractéristique du patrimoine industriel, un monument restauré en 1997, grâce à l'action de l'Association du Musée de l'Homme et de l'Industrie. Un panneau pédagogique placé au pied de la cheminée par la Ville de Notre-Dame-de-Bondeville évoque le passé de ce site.

LA CHEMINÉE GRESLAND



Savez-vous que les mèches à bougies, qui ont fait la réputation de l'entreprise, sont toujours fabriquées à cet endroit par les Établissements Gresland S.A ?

Le bus de la ligne 16 entre ensuite dans Maromme. Lorsqu'il remonte sur la droite vers le centre de la ville, on peut rapidement apercevoir, sur la gauche, la maison Pélissier du nom d'un Maréchal du Second Empire, né en 1794, dans cette superbe bâtisse de la fin du XVI^e siècle. Cette "maison" donne sur un joli parc et est propriété communale depuis 1975 : c'est un lieu de sociabilité et de manifestations culturelles. Jusqu'en 1835, elle faisait partie d'un ancien moulin à poudre ou poudrerie, deve-

nue trop dangereuse au milieu des usines textiles qui, selon l'expression d'Eugène Noel, "sortaient de terre comme des morilles au printemps".

Au pied de la côte de la Valette, avenue du Val-aux-Dames, on peut voir le monument dit des "Mobiles" élevé en 1906 à la mémoire des soldats morts pendant la guerre franco-prussienne de 1870-1871.

Le collège "Alain" est tout proche : cette dénomination est celle du pseudonyme d'Émile Chartier, auteur des "Propos" et professeur de philosophie au Lycée Corneille de Rouen de 1900 à 1902.



LA MAISON PÉLISSIER

Dequille
1913

Passant par la rue de Binche, ville Belge jumelée avec Maromme depuis 1964, nous arrivons dans le quartier Clair-Joie, dont l'architecture date des années 1950.

C'est ensuite Déville-lès-Rouen qui fut jusqu'en 1789 la propriété seigneuriale des archevêques de Rouen. La première filature hydraulique est édifée à cette époque par le marchand anglais Valentin Rawle et la roue Tifine toute proche reste un témoin du passé textile.

Les indiennes (impressions sur étoffes) étaient nombreuses à Déville-lès-Rouen au XIX^e siècle : les établissements Barbet, Long, Fauquet, Girard ont fait la

L'ENTREPRISE TIFINE



renommée de la commune tout comme l'industrie métallurgique qui apparaît en 1735 avec le premier "moulin à plomb".

L'usine a changé plusieurs fois de dénomination aux XIX^e et XX^e siècles : Société Laveissière, Compagnie Française des Métaux, Compagnie des Tubes de Normandie, Sidélor, Vallourec ; c'est aujourd'hui la société Vallourec et Mannesman France qui emploie 400 salariés. C'est toujours le second employeur de la commune après T.R.T-Lucent Technologies.

A l'arrêt "Lycée du Cailly", place Fresnel, un bâtiment restauré par la ville abrite un magnifique pont roulant en bois d'une portée de 13 mètres, ves-

tige du passé métallurgique dévillois ; datant du milieu du XIX^e siècle, c'est un élément remarquable du patrimoine industriel.

Quelques centaines de mètres plus loin, le bus s'arrête à la "Chapelle Saint-Siméon", située à l'angle de la rue Emile Bataille et de la rue de l'Abbé Decaux. C'est une petite chapelle construite au milieu du XIX^e siècle et accolée à une maison d'habitation.

Autrefois, la vallée de Déville comptait de nombreuses sources ferrugineuses. L'une d'entre-elles, depuis le haut Moyen Âge, a fait l'objet d'un pèlerinage dédié à Saint-Siméon ; son eau était réputée guérir les



LA ROUE TIFINE

maladies de peau. A l'intérieur de cette propriété privée, on peut voir un autel, des plaques de remerciements, des ex-voto et la statue de Saint-Siméon, patron de la paroisse que l'on fête au début du mois de septembre.

L'arrivée dans Rouen se fait par la rue Charles Besselièvre, nom d'un manufacturier du début du XX^e siècle.

Sur la droite on aperçoit, à Bapeaume-lès-Rouen, les dernières friches industrielles de la vallée du Cailly avant de déboucher sur "Les Barrières du Havre". Le Marché d'Intérêt National (M.I.N) et le port de Rouen sont tout proches ; avant d'arriver sur le Mont-Riboudet, le bus contourne l'autoroute A15 qui, venant de Barentin, déverse quotidiennement un flot impressionnant d'automobiles et de camions. C'est ici que TEOR succède au bus n°16.

LE PONT ROULANT



Dans l'esprit de chacun, le Mont-Riboudet n'est qu'une "avenue", une voie très fréquentée depuis le XIX^e siècle avant de devenir le "paradis" des concessionnaires automobiles : c'est avant tout l'entrée (ou la sortie) de Rouen par le nord-ouest. On oublie qu'il s'agit d'abord d'une colline dont l'origine toponymique est contestée.

L'église du Sacré-Cœur est là ; comme Saint-Paul située à l'autre extrémité de la ville, elle s'inspire du style roman et se trouve menacée d'un environnement routier tentaculaire. L'édifice, construit entre 1890 et 1912, s'est depuis longtemps recouvert d'une couche

noirâtre de pollution qui le défigure. Pourtant, il y a un siècle, elle était l'église tranquille des quartiers de maraîchers. Chaque année, début septembre, on y fête la Saint-Fiacre, le patron des jardiniers, qui possède dans l'église une chapelle particulière.

Le bus remonte rapidement l'artère bruyante qui emmène les voyageurs vers le centre-ville : deux monuments retiennent alors l'attention.

Sur la gauche, dans le fond de l'avenue Pasteur, la Préfecture (ancien Hôtel-Dieu) avec l'église de la Madeleine. Cette dernière est une réduction de celle de Paris : style grec avec un porche formé de quatre hautes colonnes corinthiennes à chapiteaux de feuilles d'acanthé supportant un fronton triangulaire décoré

et sculpté. Elle a été construite de 1767 à 1781 à partir des plans de l'architecte Jean-Baptiste Le Brument.

Sur la droite, au bord de la Seine, quai Gaston Boulet, à quelques dizaines de mètres du pont Guillaume Le Conquérant se dresse une tour de briques construite à la fin du XIX^e siècle avec une certaine recherche architecturale. Lorsqu'il était en service, ce marégraphe remplissait trois fonctions : il donnait l'heure, indiquait l'amplitude de la marée et fournissait l'énergie hydraulique aux grues situées dans le voisinage. Cette tour carrée porte sur l'un de ses côtés, une inscription rappelant un événement remontant du Consulat de Bonaparte.

On peut y lire qu'un citoyen américain dénommé Robert Fulton procéda ici, en 1800, aux premières expériences de navigation sous-marine sur son submersible "Nautilus" construit à Rouen, sur ses plans dans les ateliers Perrier.

Le bus emprunte ensuite le quai du Havre et tourne sur la gauche rue Saint-Éloi. Dans le fond apparaissent deux monuments patrimoniaux importants : le temple Saint-Éloi et l'Hôtel de Bourgtheroulde.

Le premier édifice, construit à partir du XVI^e siècle, était à l'origine une église paroissiale dédiée à Saint-Éloi, le fameux orfèvre, conseiller du légendaire



LE MARÉGRAPHE

Roi Dagobert et ami de Saint-Ouen, Archevêque de Rouen. C'est en 1803 qu'il a été affecté au culte protestant, devenant un temple. Il souffrit énormément des bombardements de la "semaine rouge", les 30 et 31 mai 1944.

Situé à proximité, l'Hôtel de Bourgtheroulde est un joyau de la Renaissance, une somptueuse construction de pierres blanches et blondes à l'architecture gracieuse et aux sculptures légères. Gravement mutilé par le bombardement de la nuit

du 19 avril 1944, l'Hôtel, occupé par une grande banque régionale, est l'œuvre d'un particulier, Guillaume Le Roux, sieur de Bourgtheroulde, Conseiller du Roi à la cour du Parlement ; les aménagements et enjolivements qui suivirent sont dus aux fils de ce dernier, Claude et surtout Guillaume II, Abbé d'Aumale. L'édifice, exceptionnel témoin d'architecture civile construit à Rouen, vient de subir un important nettoyage, retrouvant ainsi sa splendeur passée.

Avant de tourner sur la droite, rue du Général Giraud, on peut voir sur une maison de la rue Saint-Éloi, une plaque qui rappelle le passage de Molière à

Rouen en 1658 et ses relations avec les deux frères Corneille, Pierre et Thomas. Ces derniers habitaient rue de la Pie, à quelques dizaines de mètres du jeu de paume des Bracques, nom de la famille propriétaire de ce vaste établissement construit en pierre de taille et dans lequel jouait Molière. On peut lire sur l'inscription :

“Ici était le jeu de paume des Bracques où Molière et sa troupe, avant de s'établir à Paris, jouèrent de mars à octobre 1658”.

A l'angle de la rue du Général Giraud et de la rue Jeanne d'Arc, tout près du siège central de la T.C.A.R.,



LE TEMPLE SAINT-ÉLOI



LA CATHÉDRALE DEVANT LA PLACE
DE LA CALENDE

le bus passe devant les vestiges de l'église Saint-Vincent. Cette dernière est connue dès le XII^e siècle et possédait l'un des plus magnifiques ensemble de vitraux de Rouen. L'édifice a été détruit par une explosion lors des bombardements du mercredi 31 mai 1944. Il n'en reste que quelques ruines : un mur et un portail soutenus par des étais afin d'éviter toute dégradation. Il en demeure surtout les magnifiques vitraux du XVI^e siècle qui avaient été déposés en 1939 et gardés dans des caisses; une partie fait aujourd'hui la beauté de l'église Sainte Jeanne d'Arc sur la Place du Vieux Marché.

Le bus n°8 prend la suite de TEOR au Théâtre des Arts, rue du Général Leclerc. L'arrêt de la "Place Jacques Le Lieur" évoque un notable du début du XVI^e siècle qui fait réaliser le "Livre des Fontaines", parchemin datant de 1525 et précieusement conservé à la Bibliothèque Municipale.

L'arrêt suivant amène le bus devant la cathédrale côté "Place de la Calende". La vue est majestueuse sur le portail du XIII^e siècle dont le tympan est consacré à la Passion du Christ. C'est une véritable merveille, une dentelle de pierre d'une "rare perfection" selon l'expression de Viollet-le-Duc. Outre la

splendeur et l'envolée de son architecture, c'est la finesse de ses sculptures qui domine. Mais pourquoi "La Calende" ? Les avis sont partagés quant à l'étymologie. Yvon Pailhes dans ses chroniques sur "Les choses du passé" reprend une explication qui lui semble des plus valables, en tout cas, la plus attrayante. Sur le meneau central du portail se trouve aux pieds du Christ un oiseau qui n'aurait pas été mis là par hasard. Cet oiseau est une "calende", du genre alouette qui, suivant la vieille tradition des augures du paganisme, avait une particularité très curieuse : celle de diagnostiquer le sort des malades. On leur présentait l'oiseau dans une

Obagotille
1911

LE PONT PIERRE CORNEILLE



petite cage : s'il tournait la tête vers le malade, c'était signe de vie ; s'il la détournait, c'était signe de mort. Or, on sait qu'un des bâtiments de l'ancien Hôtel-Dieu de la Madeleine, transféré en son lieu actuel au XVIII^e siècle et devenu récemment la Préfecture, avait façade sur la "Place de la Calende". Dès lors la présence de cette "calende" aux pieds du Christ devenait un symbole, un curieux mélange de foi et de superstition. La tête de l'oiseau, tournée vers l'établissement hospitalier, donnait aux malades confiance dans leur guérison.

Le bus laisse ensuite la rue du Général Leclerc pour remonter la rue de la République et le pont

Corneille qui dessert l'Île Lacroix.

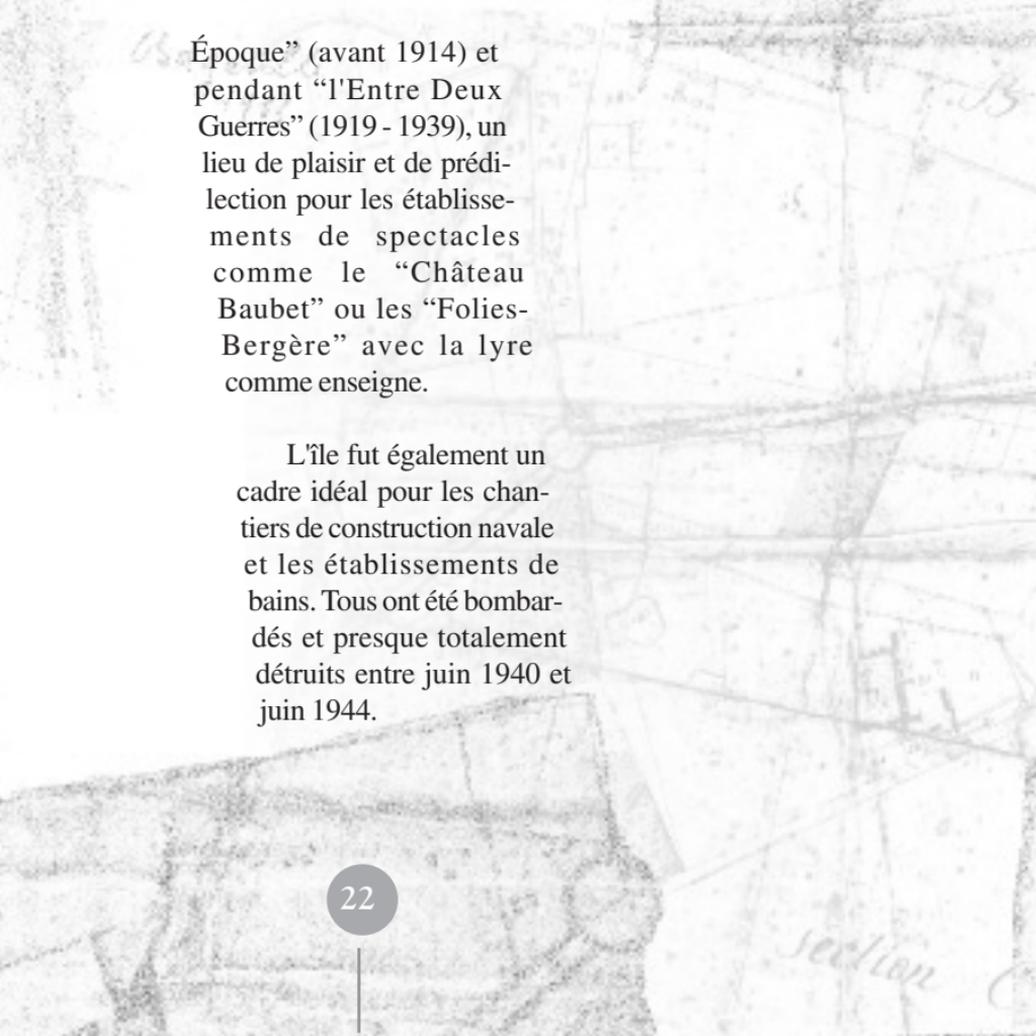
Ce pont a été inauguré en juillet 1952 par André Morice, Ministre des Travaux Publics. C'était, à l'époque, le plus grand d'Europe en acier soudé avec ses 300 mètres de longueur. L'ancien pont sauta le dimanche 9 juin 1940 au moment de l'invasion allemande : il avait été baptisé "Pierre Corneille" en 1848. La statue de l'écrivain se trouvait au milieu des arbres, à l'extrémité de l'île sur laquelle s'appuyait le vieux pont. Elle tomba dans la Seine au moment de l'explosion et fut récupérée par un rouennais qui la cacha des occupants pendant 4 ans et qui, restaurée, a pris place

devant le Théâtre des Arts.

L'Île Lacroix doit son nom actuel à une grande croix qui avait été érigée à l'extrémité de l'île à peu près à l'endroit qu'occupa plus tard la statue de Corneille.

Mais au cours des siècles, elle avait porté les noms les plus divers provenant de ses propriétaires successifs. C'est ainsi qu'on la nomma "Île de la Mouque", "l'Île Leloup", "Île Guillemette-Filleul", etc. L'île est en fait la réunion de plusieurs îlots longtemps séparés par des bras d'eau et des marécages.

À cheval sur les deux rives de la ville, l'Île Lacroix fut à la "Belle



Époque” (avant 1914) et pendant “l'Entre Deux Guerres” (1919 - 1939), un lieu de plaisir et de prédilection pour les établissements de spectacles comme le “Château Baubet” ou les “Folies-Bergère” avec la lyre comme enseigne.

L'île fut également un cadre idéal pour les chantiers de construction navale et les établissements de bains. Tous ont été bombardés et presque totalement détruits entre juin 1940 et juin 1944.

Au 7 b, avenue Jacques Chastellain, nom d'un ancien maire de Rouen et ministre de la IV^e République se dresse, en une ceinture de murs clairs, le bâtiment de la discrète Société Normande de Protection des Animaux (SNPA) dont l'architecture intègre bien l'environnement immédiat.

Fondée en 1911 par M. et Mme Vittecoq, ses premiers bienfaiteurs, la S.N.P.A a été reconnue d'utilité publique en 1930. Située Cours la Reine à Rouen avant la 2^e Guerre Mondiale, la S.N.P.A a



LA SOCIÉTÉ NORMANDE DE PROTECTION
DES ANIMAUX (SNPA)

trouvé son actuel refuge en 1946 sur des terrains donnés au titre des dommages de guerre à l'époque où notre île connaissait un quai de réparation navale avec alentour les deux ou trois cafés essentiellement fréquentés par les mariniers accostant sur cette "aire de repos".

La SPA se préoccupe donc de l'amélioration du sort de l'animal, qui passe par l'adoption d'une nouvelle législation en sa faveur.

Actuellement, il n'existe en droit français que deux

catégories reconnues : les personnes et les biens. L'animal étant juridiquement considéré dans cette seconde catégorie comme un meuble quelconque.

La société française se situe, sur ce point, bien en retrait de la décision votée par l'Unesco le 15 octobre 1978 en faveur de la déclaration universelle des Droits de l'Animal dont l'article 2 stipule : "Tout animal a droit au respect".

Puissent les défenseurs de nos amies les bêtes obtenir bientôt satisfaction sur ce point.

Enfin, terme de notre court voyage, le centre nautique de l'Île Lacroix qui bruit régulièrement des clameurs venues de la Patinoire lors des matches des Dragons rouennais, plusieurs fois champions de France de hockey sur glace. Sous l'impulsion d'Auguste Duchêne, maire-adjoint chargé des sports, la piscine aux dimensions impressionnantes, fut inaugurée le 2 mai 1970 par le préfet Tomasi et Jean Lecanuet, maire de Rouen. Elle devint rapidement une école de natation reconnue.

Construite en octobre 1970, incendiée le 13 novembre de la même année, la patinoire fut inaugurée finalement le 10 novembre 1972 avant d'être à nouveau reconstruite en 1992 pour faire face à l'engouement pour le hockey sur glace. Ce beau centre nautique fréquenté par des centaines de milliers de personnes chaque année est le terme de notre court voyage. Lorsque l'on prend un peu de temps de la curio-

sité, les voyages les plus banals peuvent se transformer en une délicieuse promenade à travers le temps. C'est notre histoire, celle de nos parents, telle qu'ils l'ont écrite et que nous pouvons lire à cœur ouvert au cours de nos déplacements quotidiens.



03040116
113

Ce trajet que l'on peut faire également dans l'autre sens, c'est-à-dire au départ de l'Île Lacroix, est une façon originale de découvrir le patrimoine riche et varié de Rouen et de son agglomération.

Prendre le bus, transport en commun par excellence, peut devenir un plaisir. Voyager dans l'espace et dans le temps, jeter d'autres regards sur des "lieux de mémoire" que l'on croit connaître, voilà une proposition culturelle que nous vous invitons à concrétiser le plus souvent possible.

**Alain Alexandre
Jean-Yves Merle**

Nouveau tirage à 10 000 exemplaires
sur les presses de l'imprimerie E.T.C à Yvetot
Dépôt légal : août 2003. N°ISBN 2 - 913914-40-3
3ème édition revue et corrigée
© Agglomération de Rouen
Collection histoire(s) d'aggllo - N°ISSN 1291-8296

Section

Itinéraire des lignes de bus :

- Prendre la ligne n°16 à Malaunay (arrêt "Le Haut-Bourg")
- Changer de bus et prendre TEOR aux portes de Rouen (arrêt "Mont-Riboudet")
- Monter enfin, dans le bus n°8 (arrêt "Théâtre des Arts" jusqu'à "L'Île Lacroix")

Pour plus d'informations sur le réseau TCAR ; plans et horaires des bus disponibles à l'Espace Métro-Bus, à côté du Théâtre des Arts.

Cartographie : Édigraphie

Photographies :
Alain Alexandre, Rouen Magazine
et Agglomération de Rouen.

Pour en savoir plus :

Alain Alexandre

"Le Houleme d'hier" (1983)
"Malaunay" (1985)

Yvon Pailhes

"Rouen, un passé toujours présent" (1994)

Catalogue de l'Exposition du Musée de la Corderie Vallois (1995)

"Une vallée, des usines et des hommes"

Association du Musée de l'Homme et de l'Industrie (1996)

"À la découverte du patrimoine industriel de la Vallée du Cailly"

Association Sylveison

"De l'Ouraïlle... à Silveison.
À la découverte du Canton de Notre-Dame-de-Bondeville" (1993)
"Les Cahiers de Silveison"
n°1 décembre 1996
n°2 janvier 1998

Flohic Éditions

"Le patrimoine des communes de la Seine-Maritime" (2 tomes-1997)