

DEPOT ATELIER

CESSON

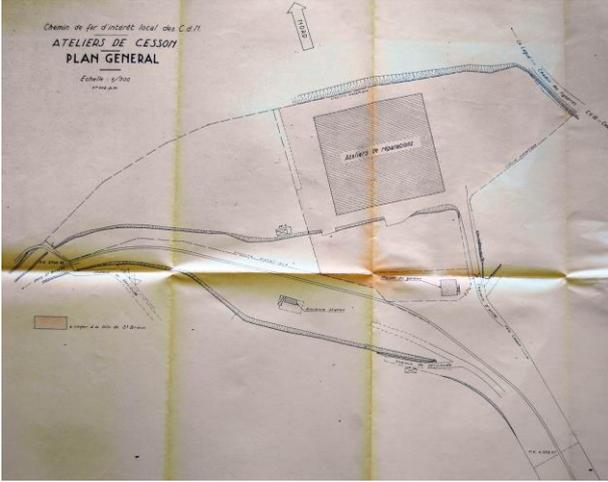
1924- 1995

Doc :

- Archives Municipales
- Archives Départementales
- Ouest France
- Télégramme

Atelier de réparation.

Projet 1924



Après l'achèvement du 2ème réseau, la Régie disposera de 60 locomotives et automotrices, 700 wagons et voitures. Il faut donc une véritable usine pour réparer tout ce matériel roulant. L'actuel atelier boulevard Waldeck Rousseau, petit, d'accès difficile ne peut être agrandi.

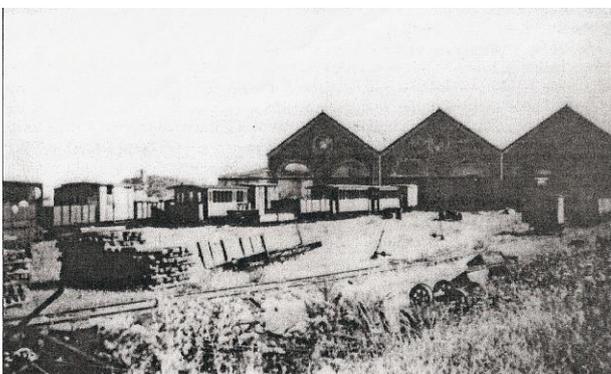
L'emplacement de Cesson paraît convenir. Dans cette localité le terrain disponible est vaste (4 hectares) et il permettra une extension des bâtiments dans l'avenir. Il est

situé au voisinage de la ligne St Briec – Moncontour. Il n'y aura pas de sérieuses difficultés, ni de grosses dépenses pour l'alimentation des ateliers en eau et en énergie électrique.

Il était objecté que cette solution présentait un inconvénient pour le personnel des ouvriers sédentaires attachés aux ateliers du boulevard Waldeck Rousseau, en raison de l'éloignement des futurs ateliers (3km). En réponse, les déplacements peuvent se faire à bicyclette ou en trains spéciaux. Le quartier de Cesson est en voie de développement. Les mécaniciens, les menuisiers et les chauffeurs choisiront de quitter le quartier de Robien et des Villes Moisan, pour s'installer à Cesson.

La dépense à prévoir sur les exercices des années 1925 et 1926 peut-être évaluée à 700 000F, dont 120 000 F pour l'achat du terrain.

Construction (F. Lépine)

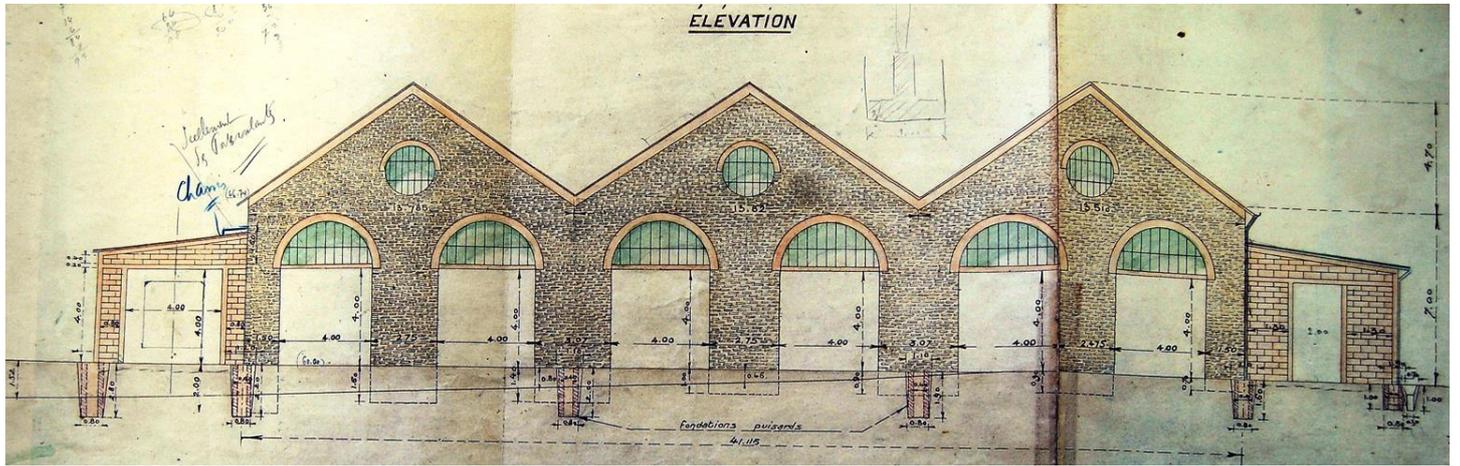


Les travaux ont commencé en 1927.

En 1927, M. Le préfet des CdN approuve un acte administratif souscrit par M. et Mme de Pontbriand de Cesson, portant cession au département des terrains nécessaires à l'établissement d'un atelier pour le matériel roulant à la station de Cesson.

Le projet du 24 décembre 1927 fait l'objet d'une adjudication le 15 mars 1928. Le marché

public a été attribué à l'entrepreneur M. Héneaux pour un montant de 533 987Fr. Il est précisé: la proportion d'étrangers participant à la construction, ne devra pas excéder 10%. L'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées: Héлары.

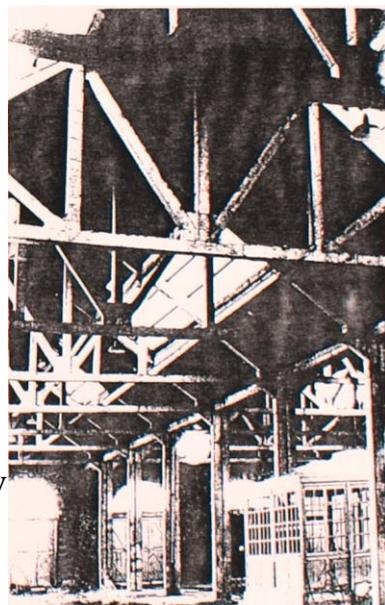
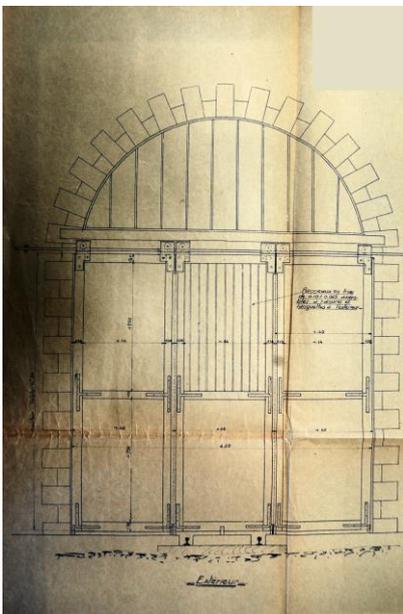


Constitué d'un hall principal d'une longueur extérieure de 60m, pour une largeur de 40m et d'une hauteur maxi de 10m. Il était couvert par 3 toits juxtaposés à 2 pans chacun recouverts de tuiles et en partie d'un matériau translucide qui assurait l'éclairage. Il était flanqué de 2 hangars de chaque côté, le premier abritant un atelier de peinture, le second une cantine.

Les murs d'extrémité étaient montés en pierres de granit en opus insertum, sauf l'entourage des portes constitué de moellons parallélépipédiques en ciment moulé. Les murs longitudinaux étaient en briques.

L'aération était assurée par 3 ouvertures circulaires d'un diamètre de 1,5m ouvrant sur chacun des pignons.

Sur les pignons s'ouvraient 6 portes, larges de 4 m et hautes de 6 m, surmontées d'un arc de 2m de rayon permettant le passage des voies et des trains.



Intérieur.

La hauteur libre sous poutre était de 8 m.

Un pont roulant de 25 tonnes

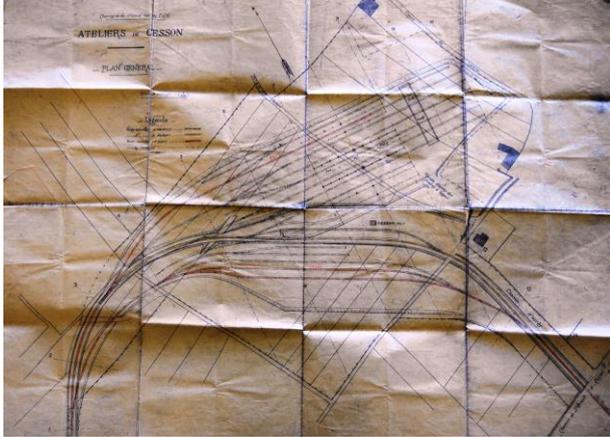
3 fosses permettaient de

dessous du matériel roulant.

L'alimentation en eau des ateliers de Cesson sera assurée à partir du réseau récent de distribution d'eau de la ville de St Briec à Cesson, au droit du pont de chemin de fer (rue de la République).

Le projet prévoit l'installation de lavabos à 24 jets. L'eau distribuée pouvant être consommée par le personnel. Il est aussi indispensable de prévoir 6 water-closets à compartiments, avec sièges à la turque et réservoirs à effets d'eau, ainsi que 6 urinoirs. Cabinets et urinoirs seront au dessus d'une fosse à 2 compartiments.

Les voies ferrées



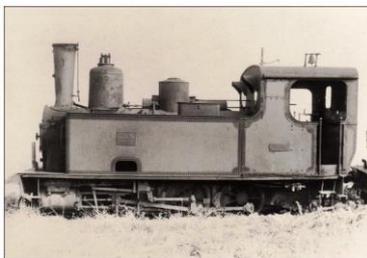
L'atelier était accessible par un embranchement qui se détachait de la ligne St Brieuc-Moncontour desservant 7 voies, dont 6 traversaient les ateliers. Leurs installations avaient nécessité le déplacement de la voie St Brieuc-Moncontour.

Les personnels sédentaires qui exerçaient leur activité sous la responsabilité d'un



chef d'atelier étaient composés de tous les corps de métiers (ajusteurs, chaudronniers, tourneurs, fraiseurs, électriciens, menuisiers et peintres), Ils étaient chargés de la réception, de l'entretien et de la réparation des locomotives, des wagons de marchandises, des voitures de voyageurs, des automotrices, des autocars et, en général, de tout le matériel roulant.

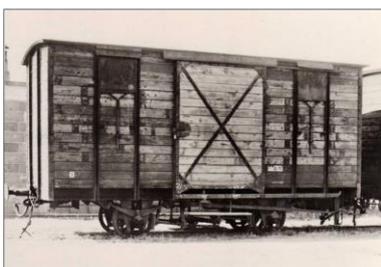
Locomotrice



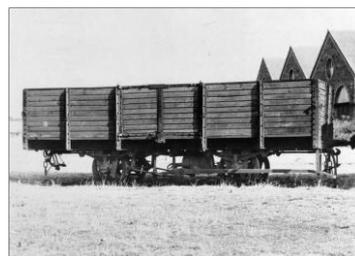
Automotrice



Wagon couvert



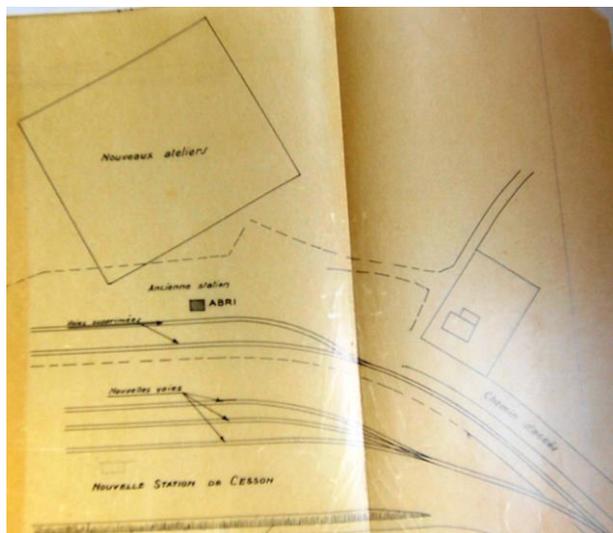
Wagon plat





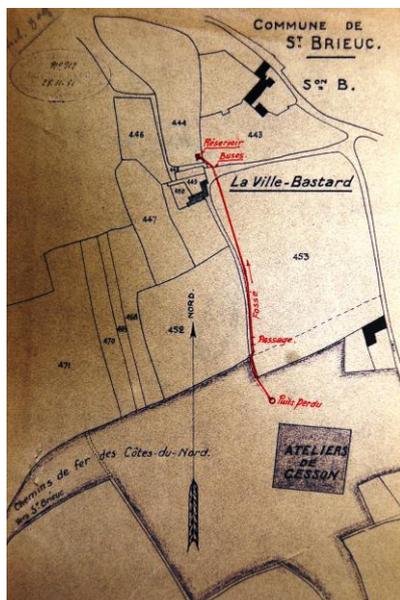
Wagon voyageur

DEPOT CESSON . Déplacement de voies. 1930



La construction du dépôt a imposé l'éloignement de l'abri du quai voyageurs, aussi, ceux qui doivent attendre le train, sont-ils, les jours de mauvais temps, obligés de parcourir un certain espace sous la pluie. Le Conseil Municipal demandera aux Chemins de fer des CdN de rapprocher l'abri des voies de la ligne Saint Briec Moncontour. Le nouvel abri construit, on s'apercevra qu'il manque des bancs pour s'asseoir. Il faudra encore une nouvelle pétition des Cessonais pour obtenir satisfaction.

1931. Eaux pluviales



Les eaux pluviales, qui proviennent des toitures du dépôt, de surface de 3250m², sont recueillies dans un puit perdu. Les eaux de ville utilisées par les ateliers sont évacuées au même endroit. La nature du sol imperméable s'est montré insuffisant pour absorber l'eau en cas de fortes pluies. L'eau en excès s'écoule par un chemin pour aboutir dans la cour de la ferme de la Ville Bastard. Afin d'y remédier, M. de Pontbriand propriétaire de la ferme, accepte de recevoir ces eaux à condition qu'elles soient amenées au nord de sa propriété, afin qu'elles puissent être utilisées.

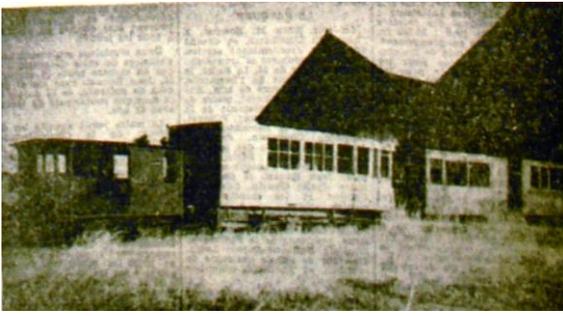


Fontaine de la Ville Bastard.

Au même endroit, en 1987, la création d'une fontaine a été décidée par le comité de quartier . Depuis, de cette source, s'écoule en permanence de l'eau, même pendant les périodes de sécheresse. C'est maintenant une réalisation qui se laisse admirer le long d'un chemin

piétonnier.

1935. Stockage matériel



La Régie des Chemins de Fer des Côtes du Nord a fait stocker aux ateliers de Cesson du matériel hors d'usage dont la valeur marchande est presque nulle , mais d'un encombrement volumineux. Il faut donc songer à se débarrasser des déchets de toute nature provenant de la démolition du matériel hors d'usage. Seule la

vieille ferraille peut être cédée à prix d'argent aux différents chiffonniers de la ville. Les vieux bois pourront être attribués à des agents méritants et chargés de famille .

L'ingénieur Héлары

Après s'être rendu sur place et visité les différents lots, un ferrailleur Jean Thomas de la rue Jules Ferry, fait des propositions de prix pour tout débarrasser .

Suite à une demande du Colonel Mercier , commandant le 71^e RI de St Briec, une cinquantaine de traverses usagées seront mises à sa disposition à la station des Courses, à proximité du champ de tir de Langueux.

1936. Choisir entre les rails et la route.

Les inspecteurs Guédès et Pâturel se trouvaient près du dépôt, lorsqu'ils aperçurent une personnalité bien connue, Rosalie Le Teno, qui marchait sur la voie. A la suite de vaines tentatives pour la remettre sur le bon chemin , elle finit par s'allonger sur les cailloux du ballast.

Elle fut conduite à l'hôpital pour remise en état, avant son séjour à la maison d'arrêt où elle purgera une peine d'un mois de prison pour ivresse.

1942. Guevellou Louis

Il reçoit un contrat pour les agents du réseau de chemin de fer qui sont désignés pour le travail à Trèves.

Le Guevellou Louis né le 30 décembre 1906 à St Agathon habitant , rue de la Corniche à Cesson, marié à Francine et ayant une fille Danielle, doit se rendre chez l'employeur Deutsche Reichsbahn Werkabteilung à Trier (Trèves). La durée du contrat est d'un an, Embauché aux conditions fixées par l'employeur ; Durée du travail : 54 heures par semaine.

Indications pour le départ . Le 8 décembre 1942

Emporter les vêtements nécessaires aussi bien pour la vie professionnelle que privée. Se munir d'au moins une couverture , 2 paires de draps , d'un couvert de table et d'un gobelet, et d'un cadenas.

L'indemnité d'équipement de 1000fr sera versée au départ aux recettes municipales.

Les travailleurs doivent se munir du certificat d'embauche, d'une carte d'identité, d'une attestation du Maire indiquant les personnes à charge. La direction des

Chemins de Fer devra autant que possible , accompagner le partant à la gare en témoignage de leur sympathie. Prévoir des provisions pour la route, un jeu de cartes et un lexique franco-allemand. Actuellement , il est permis d'expédier aux travailleurs en Allemagne un colis tous les 2 mois (poids maximum 20kg). On veillera à ce que le jardin de l'ouvrier soit entretenu pendant son absence.

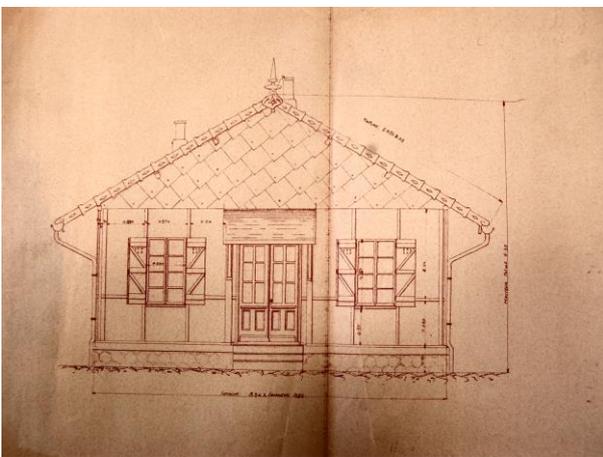
Malgré les demandes des Allemands auprès de la direction des Chemins de fer des CdN, Louis Le Guevellou ne se rendra pas en Allemagne. Il restera introuvable et ne réapparaîtra qu'en juin 1944. Où se cache t'il ?

Le Cun chef régional de la Résistance, certifie que le nommé Le Guevellou Louis faisait partie de nos formations de résistance, groupe de Saint Agathon. Il a manifesté une grande activité de résistance et a pris part à de nombreux actes de sabotage.

En application des dispositions de la circulaire du ministre des travaux publics et des transports, les agents réfractaires au STO et les résistants, doivent recevoir la rémunération à laquelle ils auraient eu droit s'ils n'avaient pas quitté leur service. (avantages donnés aux seuls agents du public). Louis recevra, pour la période 1er janvier 1943 au 31 août 1944, la somme de 21500fr.

En 1949, la famille Guévellou après s'être agrandie d'un petit Alain viendra habiter la maison en bois construite dans l'enceinte du dépôt de Cesson.

Chalet gardien



Le chalet du gardien a été construit en 1946.

Il comprend un entre-sol en briques et un étage de 5 pièces en bois, dont une cuisine avec un évier. Couverture en tuiles.

LA GUERRE 39-45.

En mars 1940, il est envisagé d'usiner des obus pour les besoins de la guerre dans les ateliers du dépôt. Mais, avec l'arrivée des Allemands le 18 juin 1940, à Saint- Brieuc, le projet ne verra jamais le jour.

Le dépôt de Cesson a été occupé en partie dès le 15 juillet 1940 par un détachement de télégraphistes qui ont respecté le matériel des chemins de fer des CdN.

Puis, un régiment d'artillerie l'a ensuite occupé jusqu'au 7 novembre 1940. C'est au

cours de cette occupation et malgré l'intervention des responsables des Chemins de fer et la promesse de l'officier commandant l'unité allemande, que tout le matériel a été mis hors du dépôt, à part quelques automotrices qui servaient pour le couchage des hommes.

Le 18 décembre 1940, au départ de cette formation, un commissaire de surveillance administrative français a fait l'inventaire des dégâts importants causés sur le matériel et les locaux. Les wagons sont dans un état de saleté repoussante. Ils ont été utilisés comme latrines par les soldats allemands. Les trois fosses de piquage ont été comblées jusqu'au niveau du sol.

Le dépôt sera ensuite occupé par une formation automobile et se trouve complètement vidé de son matériel ferroviaire. Les automotrices ont été réparties dans différentes remises du réseau et le matériel ramené à la gare centrale.

Nota: Pendant cette période, des Cessonais ont pu profité du fumier des chevaux allemands pour engraisser leurs jardins.

1944. Occupation américaine

Occupation du dépôt des chemins de fer du 1er septembre 1944 au 30 octobre 1944 par l'armée américaine soit pendant 60 jours. Pour ces 60 jours, les Chemins de Fer des CdN recevront une indemnité de 19 962fr.

1945. Réquisition armée français

Le 23 février 1945, les hangars ateliers de Cesson, ont été réquisitionnés par la chefferie de Rennes pour l'installation d'une compagnie de transport et son matériel. Cette réquisition devait frapper, en principe, la moitié des bâtiments, mais en fait, c'est l'ensemble qui sera occupé. Pour gagner de la place, les wagons de voyageurs seront sortis en plein air et subiront des dégâts dûs aux intempéries. L'occupation cessera le 30 septembre 1945. Pour ces 220 jours, une indemnité de 51 193Fr dédommagera les chemins de fer des CdN.

1949. Vente matériel.



Une vente de matériel réformé, 14 caisses de wagons, a eu lieu après la guerre. Parmi les acheteurs Hourdin Toussaint propriétaire avec Philomène du bistrot aujourd'hui appelé "Le Cessonais". Ce wagon servait aux joueurs de boules. Toujours à Cesson, près de la station (gare) un cordonnier (nom?) exerçait sa profession dans un wagon.

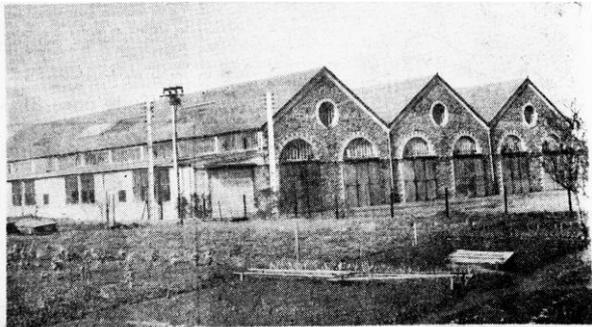
1950. Le déclin du petit chemin de fer.

Pour 1950, le déficit du petit train est de l'ordre de 94 millions de Frs, ce qui donne des arguments aux adversaires qui plaident pour sa suppression. Malgré une résistance active de la population, le Conseil général s'est montré hostile au

maintien du petit train. Le service routier rendra t-il autant de service que le tortillard ?

La ligne Saint Briec Moncontour, qui passe à Cesson, disparaît le 31 décembre 1948. La dernière ligne du réseau Saint Briec Paimpol fermera en décembre 1956 et les derniers trains emprunteront la portion de ligne Toupin jusqu'au dépôt de Cesson, pour se rendre aux ateliers de maintenance .

4 novembre 1957. Acquisition du dépôt de chemin de fer.



Ce vaste hall à réparations, qui évoque encore sur le plateau de Cesson la splendeur passée du chemin de fer des Côtes-du-Nord, pourra servir, lorsque ceux-ci disparaîtront. Pourquoi, en effet, ne pourrait-on l'utiliser pour ramener les cars et décaler ainsi le centre de la ville ? (Photo « Télégramme »).

Pour pouvoir céder ce dépôt, en contre-partie des terrains militaires situés près du Bd de La Tour d'Auvergne, afin d'y construire des H.L.M., la ville en décide l'achat au département, pour le prix de 8 millions. Mais l'armée, qui utilisait déjà les bâtiments de Cesson, a préféré les acquérir. Le montant de cette transaction a été fixé à 10 millions.

L'utilisation par l'armée puis par la

gendarmerie des hangars a été très secrète. Seule la circulation des engins militaires était visible par les Cessonnais, pendant leur déplacement vers le dépôt. Un poste de garde s'établira à l'entrée pour surveiller le matériel entreposé. Les jeunes filles de Cesson viendront y rencontrer les beaux militaires. On assistera à quelques mariages.

28 juin 1989. Ouest France



La mise en vente par le ministère de la Défense de ce terrain de la petite gare de 12600m² intéresse 4 groupes de la grande distribution. Cette idée inquiète les commerçants du quartier.

Le prix de d'adjudication est trop élevé pour la ville (1,78million). Pourtant, elle préférerait y construire des logements. Pourquoi ne pas

créer une cité universitaire, ou la construction d'un complexe sportif, ou une patinoire? Pour Michel Briens, président du CRAC, il faut empêcher la construction d'une grande surface en intervenant auprès du préfet et en faisant circuler une pétition.

7 juillet 1989 Télégramme

A la demande du comité de quartier et de l'Union des commerçants et artisans de Cesson (UCAC), une rencontre avec les adjoints Mr Dollo et Mr Fraboulet s'est déroulée à la Mairie de Saint Briec.

Nous en déduisons que les représentants de la municipalité ne sont pas favorables à l'implantation d'une grande surface, confiait Mr Blévin président de l'UCAC.

12 juillet 1989 Ouest France



De gauche à droite, MM. Brothier, Bieuzant et Blévin, représentant l'Union des commerçants et artisans cessonais. « Nous continuerons à nous battre s'il le faut ».

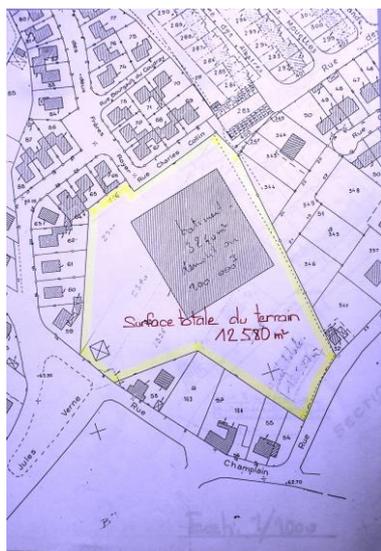
Une réunion organisée par l'UCAC (Union des Commerçants et Artisans Cessonais) s'est tenue avec tous les commerçants et artisans des quartiers voisins. Ils ont fermé leurs boutiques de 14h à 17h pour marquer leur mécontentement, face à la mise en adjudication des locaux, ce jour, de l'ancien dépôt de la petite gare.

12 juillet 1989. Ouest France



Une vingtaine de commerçants et artisans des quartiers voisins sont venus aux nouvelles.

Les commerçants présents le jour de la vente Claude Blévin, Yvon Bieuzent et Michel Le Brozec, les dirigeants de l'UCAC ont rendu compte de leur entrevue avec les élus. La vente par adjudication a eu lieu le 12 juillet, mais, la municipalité garde la maîtrise de l'ouverture du site à l'urbanisation. La mairie ne peut s'opposer à la vente du terrain. Elle serait favorable à la création de logements sociaux sur le terrain.



12 juillet 1989. Le Télégramme

Cet après midi, les commerçants de Cesson ont fermé leurs portes jusqu'à 17h pour protester contre le projet d'installation d'une grande surface et d'assister à la vente du dépôt. Une quarantaine de personnes a suivi la vente à la bougie menée par Mr Barbu. Mise à prix de l'ensemble terrain de 12600m² et des bâtiments: 1 780 000 Fr, adjudgé à Mr Gergaud de Système U pour la somme de

Après la vente l'acquéreur a confié qu'il avait l'intention de réaliser un supermarché de 1500m² en utilisant les bâtiments existants et avec la possibilité d'inclure une galerie marchande.

Les possibilités de recours paraissent maigres, la ville ayant renoncé à son droit de préemption. La guerre du commerce n'a pas fait de cadeau au président de l'Union des commerçants de Cesson, Mr Claude Blévin, par ailleurs gérant de l'UNICO. Il est mis sur la touche par son propre groupe.

23 janvier 1990. Ouest France

6 mois après la vente de l'ancien dépôt, le projet piétine. La mairie n'a pas reçu de demande de permis de construire de la part de l'acquéreur, Mr Gergaud. Celui-ci assure que le projet est en cours. Parmi les opposants, Mr Claude Blévin qui possède l'UNICO au bourg qui n'apprécie pas que sa propre centrale d'achat vienne établir sur le terrain de la petite gare un concurrent. Aussi, il envisage d'agrandir son magasin en le portant à 1200m², et de changer d'enseigne.

12 avril 1990. Ouest France

Il n'y aura pas de super marché à Cesson. La ville s'oppose aux deux projets concurrents Système U et Intermarché, en brandissant la réglementation du plan d'occupation des sols. Pour implanter un supermarché, il faut une révision du POS. Une longue procédure qui demande au moins 18 mois.

Les deux groupes se livrent une guerre sans merci depuis que Mr Gergaud adhérent de Système U a acquis le terrain de la petite gare pour la coquette somme de 3,4 millions. Or, l'implantation d'un super marché de 1400m² ferait de l'ombre au magasin existant "Unico" du bourg.

7 novembre 1990. Ouest France



Commerçants et riverains de Cesson en appellent à la ville : rencontre avec le maire adjoint Michel Cadoret

Une grande surface aux couleurs du Système U pourrait ouvrir, malgré l'opposition des riverains et habitants qui font circuler des pétitions. La municipalité qui s'était prononcée contre, est appelée à nouveau à se prononcer. La conseillère municipale, Madeleine Le Mot, qui habite Cesson en a appelé au maire adjoint Michel Cadoret, aux élus Guy Le Jeune et Micheline Trovel, ainsi qu'au conseiller général Christian Daniel ? « Un tel projet de grande surface est une aberration. Il viendra ruiner tous les commerçants des quartiers limitrophes. Comment expliquer qu'un terrain inconstructible ait pu être acheté à un prix aussi exorbitant? ». Christian Daniel regrette que la ville n'ait pas saisi l'opportunité pour acheter ce terrain, pour y développer un projet immobilier et délocaliser la cité universitaire, et de conclure, en disant que Saint Briec compte déjà trop de grandes surfaces.

10 novembre 1990. Ouest France

Les commerçants et riverains viennent d'adresser une lettre ouverte au sénateur maire Claude Saunier. « Nous ne voulons pas participer à une querelle politicienne dont nous serions les otages. Nous défendons l'intérêt général en refusant une nouvelle implantation commerciale dans l'agglomération briochine qui en compte déjà suffisamment. Cette surface commerciale s'implanterait dans le quartier calme

de la Petite gare, qui serait alors confronté à toutes sortes de nuisances. Nous entendons nous battre pour conserver la qualité de vie d'un bourg où tout le monde se connaît et se parle. La mise en œuvre du projet de la Petite gare mettrait en péril le commerce existant».

7 novembre 1990. Télégramme

Commerçants et habitants ne cessent de s'inquiéter de la destination de ce terrain de 1ha26 acheté en juillet 1989 par le groupe Systeme U. Mr Cadoret représentant de la mairie précise qu'il n'est pas question d'y implanter une grande surface. Pourtant Mr Blevin exploitant le Super U au bourg vient de déposer une demande de permis de construire pour transférer son magasin à la Petite gare, en portant sa surface de 400m² à 1400m². Les Cessonnois ne sont guère rassurés.

8 novembre 1990. Télégramme

Les élus de l'opposition Bernard Guéguen et Madeleine Le Mot s'interrogent. Le 4 mai 1990, la commission municipale "urbanisme économie" décidait de ne pas entamer de procédure de modification du POS et donc, de refuser l'installation d'une grande surface. Or, on apprend que la commission est convoquée pour changer le POS, afin de permettre l'installation de Mr Blévin. L'opposition accuse le sénateur maire et ses adjoints de faire preuve de précipitation et de manque de démocratie.

10 novembre 1990. Télégramme

Les Cessonnois entendent se battre pour leur bourg. C'est ce qu'ils ont fait savoir au maire et aux élus. Ils argumentent en faisant remarquer que l'agglomération est déjà bien pourvue en surfaces commerciales. Les petits commerces offrent des avantages incontestables aux consommateurs : livraisons à domicile pour les personnes âgées, notamment. Les Cessonnois ne veulent pas perdre leur bourg où tout le monde parle et se connaît.



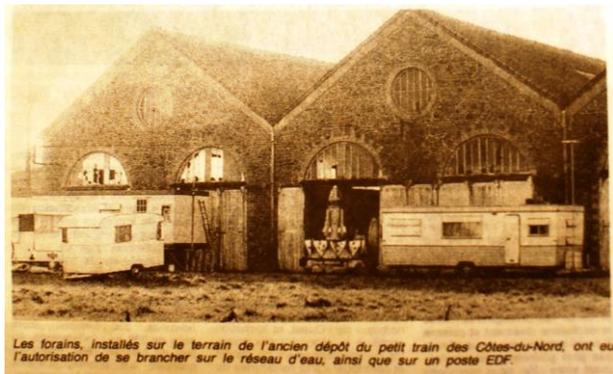
18 février 1991. Le choix se précise. Télégramme.

Dans le bourg, le projet du magasin UNICO se précise. Pour s'agrandir, un permis de démolir d'une maison, permettrait à l'enseigne Intermarché de construire une surface commerciale de 1200m². Une opération de destruction a eu lieu, menée par l'entreprise Nicol. Sous les coups de pelle, le toit est tombé, les murs se sont effondrés. Il ne restait plus le

soir qu'un tas de gravats. Une réalisation qui ne serait pas du goût des commerçants et des consommateurs Cessonnois, car le bourg perdrait son originalité et son aspect. Toutefois, ils considèrent que cette solution serait un moindre mal, car la clientèle resterait fixée au bourg. Intermarché, n'a toujours pas obtenu un permis

de construire pour remplacer la supérette UNICO.

1991. Ouest France.



Les forains, installés sur le terrain de l'ancien dépôt du petit train des Côtes-du-Nord, ont eu l'autorisation de se brancher sur le réseau d'eau, ainsi que sur un poste EDF.

Le terrain de l'ancien dépôt du chemin de fer des Côtes du Nord , devenu propriété privée, est occupé par 4 familles de forains venus de Brézillet. Les manèges sont rangés dans le dépôt. Claude Blévin , patron du magasin a donné son autorisation. Ce qui ne plaît pas forcément aux Cessonnois. Pour des raisons humanitaires, explique le

sénateur Claude Saunier, la ville a posé un robinet d'eau potable. La mairie cherche un autre terrain d'accueil. Selon la législation, les caravanes peuvent stationner 3 mois sur un terrain non aménagé, à condition que cela ne crée pas de troubles majeurs pour la population environnante.

1991 . Ouest France

En séance plénière du conseil municipal, Claude Saunier, a invité des représentants de la société U pour qu'ils défendent devant les élus leur projet. Le comité de sauvegarde de Cesson s'interroge, pourquoi cette précipitation, pourquoi n'avoir invité qu'une seule société, pourquoi avoir refusé la présence d'un de ses membres? Ils rappellent que les camions qui vont livrer la marchandise feront du bruit, plus particulièrement la nuit, et qu'ils doutent sur la création de 20 emplois.

1991. Ouest France

Le comité de sauvegarde du quartier de Cesson a adressé une lettre au PDG de la société U. L'actuel projet d'implantation d'une grande surface sur le terrain de la petite gare est actuellement bloqué par le POS, qui le rend inconstructible. Mais le projet semble reprendre de la vigueur. Le comité invite la société U à négocier avec tout le quartier, y compris les riverains du terrain.

1992 . Ouest France

Le nouveau président de l'Union des commerçants et artisans de Cesson, Thierry Parent a des projets pour le quartier « Éviter l'asphyxie du commerce local par l'arrivée d'une grande surface et développer le commerce local, en gardant la spécificité de son bourg: convivialité et esprit de village ».

1992. Ouest France

Ce que pense nos élus de l'installation d'une grande surface à Cesson. Faut-il une grande surface à Cesson ? Oui, ont dit la quasi-totalité des élus de gauche, non pour les élus de droite.

Pour Madeleine Le Mot (UDF) « Pourquoi mettre en péril l'existence d'un bourg en pleine santé »



Micheline Trovel , Cessonaise (PC) « s'inquiète des nuisances que créera une surface commerciale au milieu d'une zone résidentielle calme, près de l'école de la Croix-Rouge ».

Guy le Jeune Cessonais (PS) « 66% des Cessonais font leurs achats à l'extérieur, alors le supermarché pourrait relancer le quartier. Il est urgent de prendre une

décision afin de mettre fin au climat détestable que ce débat a créé à Cesson ».

Yves Dollo(PS). « Deux grandes surfaces, ce serait une aberration. Une, ça permettra de fixer une partie des achats dans le bourg. Ce n'est pas un hyper, mais un supermarché de 1400m². Il ne faut pas grossir le problème».

Claude Saunier. « Se dit d'une grande fermeté sur l'implantation d'une grande surface dans l'intérêt des 10 000 habitants de ce secteur. Le projet a été retenu et il va faire l'objet d'une enquête d'utilité publique ».

1993. Troisième surface commerciale. Ouest France.



Très émus par l'éventualité de l'implantation d'une surface commerciale située entre la rue de la République et le chemin des courses (actuelle rue Dupleix) une vingtaine de riverains viennent d'adresser une pétition au maire. Mais, Michel Fraboulet confirme, la mairie n'a été saisie d'aucune demande concernant ce terrain Gouinguenet de 3000m².

Ajoutant que d'après le règlement d'urbanisme, aucun débouché n'est possible entre la rue de la République et la rue docteur Charcot. Il faudra être attentif lors de la prochaine révision du POS, en limitant cette zone aux seuls petits commerces et services d'artisans.



1 décembre 1993. Ouest France

Bernard et Josette Lemée achètent en 1989 une supérette située 11, rue de Saint Malo à Cesson. Peu de temps après, ils apprennent l'installation de Système U sur le terrain de la Petite gare. La concurrence sera terrible et inacceptable à côté d'une grande surface. Un compromis de rachat de la supérette par Système U intervient le 27 novembre

1991. La vente se ferait pour un montant de 560 000Fr, la reprise de 2 personnes, et le rachat de 90% du stock. Mais, en octobre 1993 avec le changement du POS, le terrain de la petite gare devient constructible et le représentant de la Système U

diminue son offre. Pas de reprise de stock, ni du personnel et le montant du rachat est porté à 370 000Fr . Face à cette situation, les banquiers n'acceptant plus de découvert, Bernard Lemée et son épouse ont dû déposer le bilan et fermer boutique le 1er décembre 1993.

1994. Ouest France. Conseil municipal

Rebondissement au conseil municipal au sujet du dossier concernant le supermarché de la petite gare.

Le tribunal administratif de Rennes a rejeté les requêtes présentées par l'association des commerçants et artisans de Cesson qui demandaient le sursis à exécution de la délibération du conseil municipal en date du 6 octobre 1993, qui avait approuvé le plan d'occupation des sols.

Le 14 novembre 1994. Télégramme.



Les entreprises commencent les travaux pour transformer les bâtiments de l'ancien dépôt du petit chemin de fer des CdN. Il aura fallu plus de 5 ans pour que le dossier aboutisse. Le supermarché aura une surface de 1800m². Sur le plan architectural, l'aspect général à 3 charpentes sera conservé. Un parking permettra le stationnement de 150 voitures. C'est la quatrième enseigne d'une société anonyme "L. H. Disbrieg" de la famille Le

Héran, les autres étant implantés à St Malo, Cancale et Plancoet. C'est Mr Claude Le Héran qui sera le directeur général du Super U de Cesson, secondé par le directeur Pierre Yves Huchet. Le magasin emploiera une cinquantaine de personnes à temps partiel (équivalent de 30 emplois). L'embauche locale sera privilégiée.

Ouverture mi avril 1995.

D'après Mr Le Héran, il n'est pas question pour le moment d'abandonner la supérette Utile du bourg de Cesson dont il est locataire.

SUPER U. Inauguration mardi 4 avril 1995 . Ouest France

L'ancienne friche industrielle de la Petite gare à Cesson a bien changé depuis le début des travaux le 15 novembre 1994. Ce magasin sera

dirigé par Jean Pierre Huchet. Il a été créé par les frères Pierre, Robert, Claude et Michel Le Héran du groupe Système U. Pour Claude Saunier , sénateur maire de Saint Brieuc « *Cesson est un quartier de forte identité de 10 000 habitants. Dans un secteur rural, cela représenterait 3 ou 4 cantons. Or des études ont montré que*



25% des Cessonnais ne font jamais d'achats sur le quartier et que 66% font l'essentiel de leurs achats en dehors: L'intérêt du Super U rejoint celui des petits commerçants: que les clients restent consommer sur Cesson. Pour que la greffe prenne, il faut que Super U soit partenaire et complémentaire des commerçants du quartier. De son côté la commune continuera à réaliser des aménagements permettant le développement des commerces du centre bourg. Dans quelques jours, des parkings vont être aménagés rue Le Floch ».

Pour Pierre Le Héran « le supermarché va participer au dynamisme et au plaisir de vivre à Cesson. Il s'est excusé auprès des riverains présents des nuisances pendant les travaux et celles à venir. Nous avons créé un sas de réception des camions et nous avons recruté 40 emplois sur Saint Brieuc ou dans son environnement immédiat. »

Ouverture . Mardi 11 avril 1995. Ouest France



Ça y est, Super U est inauguré. De gauche à droite Pierre le Héran, Claude Saunier, Pierre-Yves Huchet et Jean-Claude Jaunais.



Pierre-Yves Huchet (à gauche) et Claude Le Héran, respectivement directeur et PDG du Super U de Cesson. « Nous sommes pris au sérieux par nos concurrents. Aux consommateurs de juger. »

Les consommateurs n'ont pas raté le jour de l'ouverture du Super U. Il était très rare de trouver une zone de 10 000m² sans supermarché.

Monsieur Le Héran rappelle les conditions de succès dans la distribution « *On mène une étude de marché la plus sérieuse possible, et ensuite on décide de l'investissement. La réussite et la compétence de l'équipe font le reste . Ce magasin applique le concept Système U. Les produits lourds à l'entrée, le frais et les surgelés à la sortie*».

Le Super U devra surtout se faire une place parmi ses concurrents Leclerc et Carrefour. Déjà Leclerc rappelait sa présence par un panneau publicitaire sur la rue de la République et envoyait des clients comme les autres, relever les prix dans les rayons. Aux consommateurs de juger qui sera le meilleur.

1995. Inquiétudes

Les 15 commerçants du centre bourg de Cesson sont inquiets et en colère.

- Marie France et Frantz Labbé du bar , Le République. « *On nous a changé*

la place du terminus de bus. La mairie a installé des pots de fleurs sur la place, promet un nouveau plan de circulation et voilà l'ouverture du Super U ».

- Jean Pierre Moulins de la boucherie crèmerie. *« le Super U nous inquiète. Il faut être réaliste. Si on met la rue de la République en sens interdit, c'est la fin. Et ils appellent cela l'aménagement du bourg ! ».*

- Jean Michel Brothier du potager *« Je ne comprends pas qu'on ait pas laissé l'UNICO s'agrandir dans le bourg, Super U est trop excentré. Ça peut tuer le bourg ».*

– Nicole Duperrier, de la poissonnerie la Baie d'Emeraude. *« Il faut un moteur au bourg. Le tout est de savoir à qui le supermarché va prendre des clients? Si c'est à la grande distribution, tant mieux. Mais c'est très incertain».*

– Gilles Tacquet du "Jockey Bar". *« C'est la fin des petits commerces dans le bourg! Dans les deux ans il y en aura cinq à fermer, à cause du Super U. Tout va se passer dans le haut du bourg».*

Aujourd'hui, 30 ans après l'installation du Super U, nous pouvons constater la dévitalisation du bourg. C'est le progrès, diront certains, d'autres regretteront l'animation d'antan.