

LES VOIES FERREES DEPARTEMENTALES

des Côtes du Nord (Côtes d'Armor)

Partie Est

Ligne Saint Briec-Collinée

Ligne Saint Briec- Saint Briac

Passage du train d'intérêt local à Cesson.

Doc :

Ameno (F. Lépine)

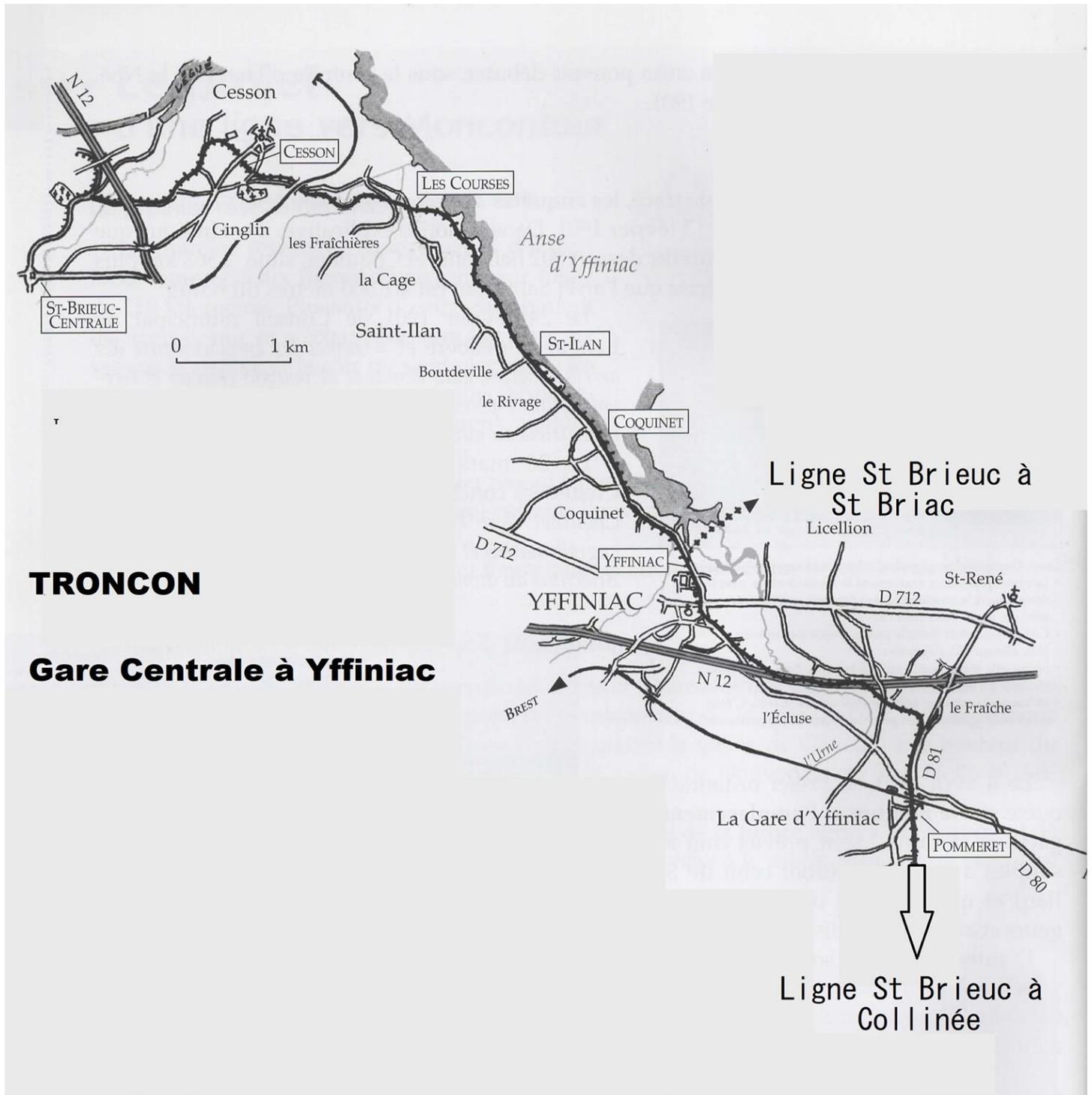
Petits trains des CdN. (Jean-Loïc Heurtier)

Archives Municipales de St Briec

Archives Départementales des Côtes d'Armor

CHEMIN DE FER DES COTES DU NORD (Ameno N°24)

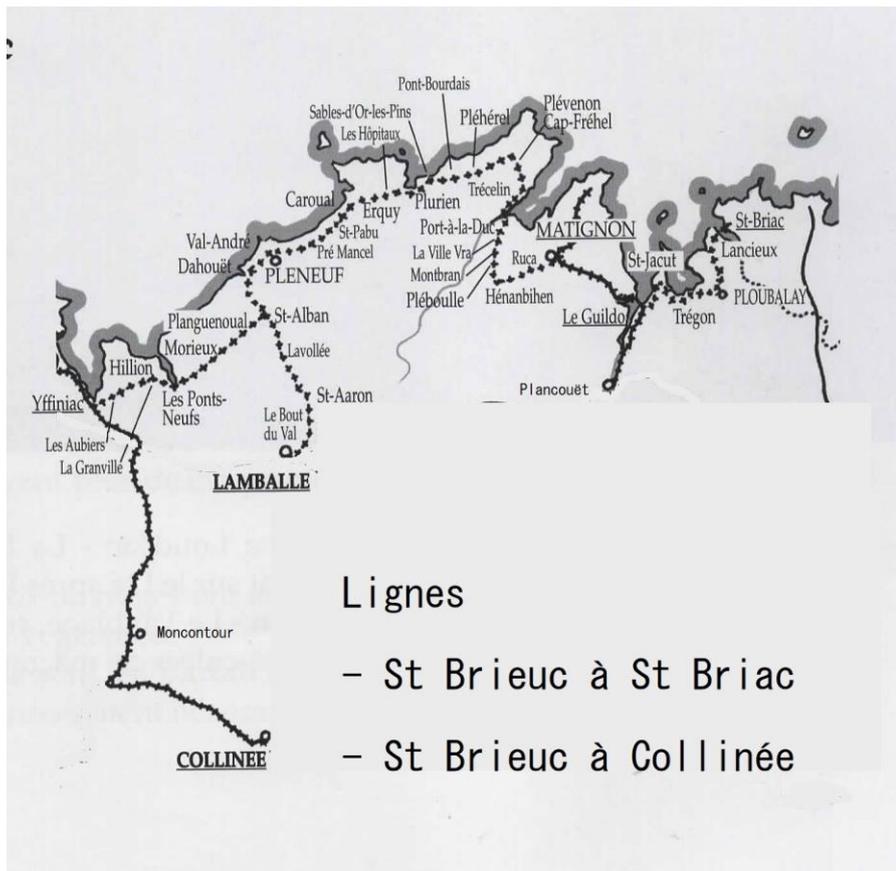
SAINT BRIEUC- MONCONTOUR- COLLINEE



En 1902, Louis Harel de la Noë ingénieur conseil auprès du Conseil général propose un tracé qui passe par Langueux. On lui impose :

- la desserte de Coquinet, en prévision du transport de la marne vers les compagnes pour amender les terres.
- la desserte de la tuilerie de Saint Ilan
- de permettre à la population de la côte de se déplacer au chef lieu du département. Saint Ilan (802 habitants) sera à 4,958km de la gare centrale.

Le chemin de fer de St Briec à Moncontour et Collinée. (voir AMENO N°18)



La ligne Saint- Briec à Moncontour est d'une longueur de 23, 6 km. Pas moins de 12 arrêts intermédiaires entre les 2 extrémités. Cette ligne, ouverte le 1er mai 1905 est fermée le 31 mars 1937.

Après Yffiniac, elle dessert quelques bourgs situés à plusieurs kilomètres (Quessoy, Bréhand, Hénon) et arrive à Moncontour.

La ligne Moncontour-Collinée, d'une longueur de 19,5km, prolonge la précédente. Elle a été ouverte le 21 mai 1906 et fermée le 31 mars 1936.

La ligne de Saint-Briec à Matignon (Ameno N°9) (Ameno N°17)

Longue de 51,5km . Commencée en 1913 et terminée 12 ans après du fait de la grande guerre. Elle dessert le Val-André, Pléneuf, Erquy, Sables d'Or et Matignon. Ligne fermée le 31 décembre 1948.

La ligne de Lamballe à St Alban

Longue de 11,4km, elle permet de relier la gare de Lamballe. Ouverte le 11 juillet 1922 et fermée le 31 décembre 1948.

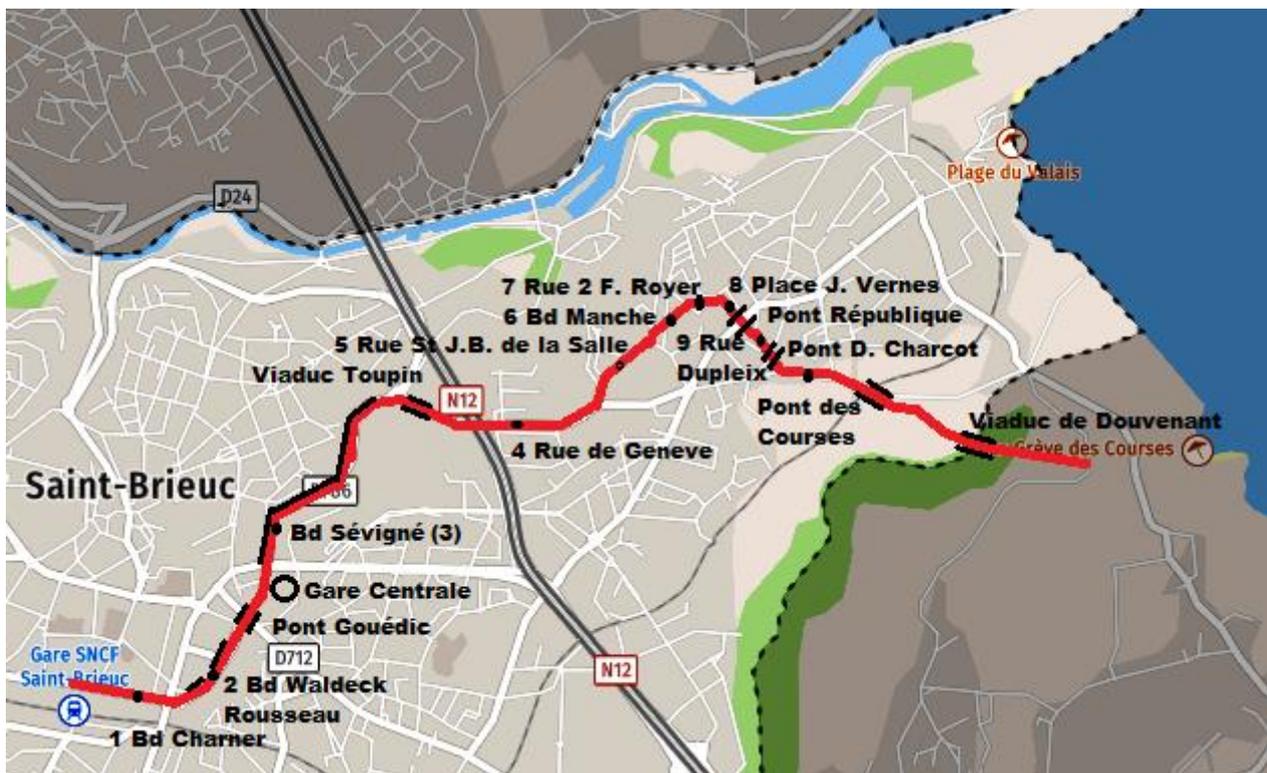
La ligne du Guildo à Lancieux

Ouverture le 1er janvier 1927 et fermée le 15 février 1939.

Une fin programmée. (F.Lépine).

La place tenue par le rail commence à être remise en cause lorsque la concurrence routière lui devient préjudiciable. Cette situation se révèle dangereuse au cours des années qui suivent la grande guerre. Ajoutée au prix des combustibles , elle met l'exploitation ferrovière en position d élicate, au point que l'on en vient à évoquer de possibles fermetures dès le début des années 30.

PASSAGE DU TRAIN D'INTERET LOCAL A CESSON



Gare des chemins de fer de l'Ouest.

Le premier train de voyageur arrive à St Brieuc le 7 septembre 1863.

Ardent défenseur de l'arrivée du train en Bretagne, Glais Bizoin obtint les crédits nécessaires pour la construction de la ligne Paris-Brest. Il a su convaincre ses détracteurs, que le meilleur tracé serait celui qui passerait par Saint-Brieuc.

Après un quart de siècle de combat, notre Député Glais Bizoin, pouvait rejoindre la capitale à partir de son domicile de la Tour de Cesson en 14h20, alors qu'il lui fallait une semaine en diligence. (Voir " Glais Bizoin et le grand dossier du chemin de fer" de René HUGUEN).

Gare de Saint Brieuc



Après 1931 et actuelle gare SNCF



Devant les sollicitations des municipalités des différentes communes du département, le Conseil Général décida la réalisation de lignes à intérêt local. Particularité, l'écartement des voies serait de 1m, par opposition aux voies normales de 1,435m.

Gare du chemin de fer de l'Ouest à la gare Centrale.

Départ des lignes à intérêt local.

Ancienne gare départementale



Nouveau bâtiment



Exemple. Marche des trains Saint Brieuc à Moncontour, en 1909

Station	Départ matin	Départ matin	Départ soir
Saint Brieuc Ouest	6h20	10h20	5h20
Saint Brieuc Centrale	6h35	10h35	5h55
Cesson	6h42	10h42	6h10
Les Courses	6h47	10h47	6h15
Moncontour	8h08	12h08	7h38

Durée moyenne trajet :

Saint Brieuc Ouest à Saint Brieuc Centrale = 5mn

Arrêt = 10mn

Saint Brieuc Centrale à Cesson = 7mn

Cesson aux Courses = 5mn

Saint Brieuc Ouest à Moncontour = 1h48 pour 23,6 km parcourus . Douze arrêts intermédiaires ponctuent la ligne entre les deux extrémités.



Boulevard Charner

Murs de soutènement formés d'une série de voutes maçonnées .



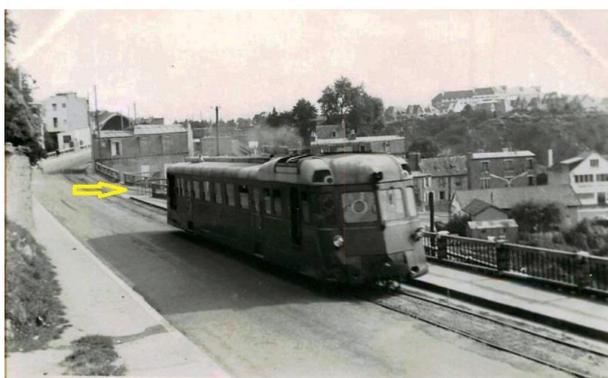
Viaduc Vendelle sur le boulevard Waldeck-Rousseau.



Unique avec ses 48 piles en granit de Gouédic, supportant des dalles en sidéro-ciment.

Boulevard Waldeck Rousseau.

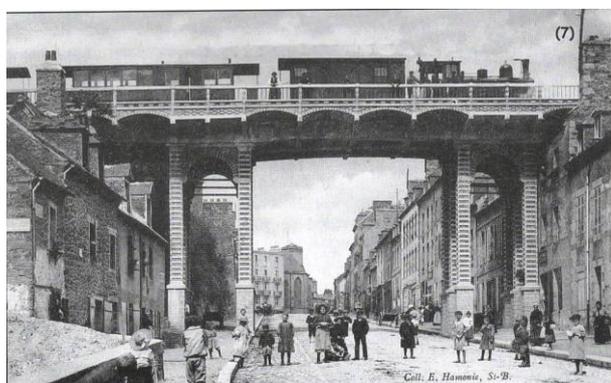
Derrière l'autorail apparaît l'embranchement vers le dépôt Saint-Brieuc-ville .



Ce

dépôt abrite tout le nécessaire à l'entretien et à la réparation du matériel roulant.

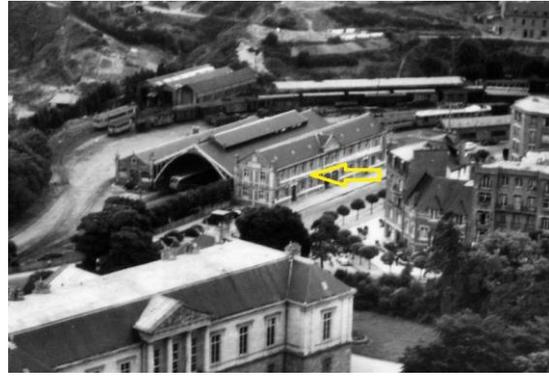
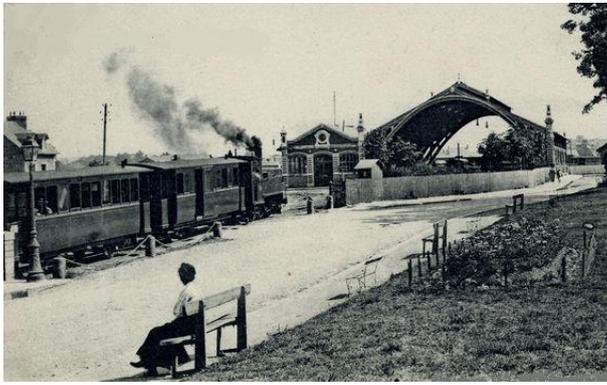
Le pont au-dessus de la rue de Gouédic.



Magnifique ouvrage qui permet le passage des voies vers la gare Centrale. Ces 4 travées de trois piles en béton armé , habillées de briques bicolores forment une admirable porte d'entrée (Véritable "Arc de Triomphe") vers la ville centre. Ce pont très solide, est détruit le 19 janvier 1997 et remplacé par un pont en acier inoxydable.

Gare Centrale (Ameno)
A l'origine

Extension en 1930



A l'origine en 1905, cette gare comporte :

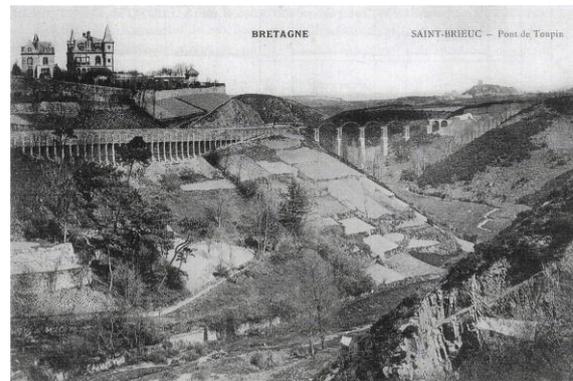
- une halle grandiose supportée par 8 arches paraboliques, abritant 4 voies : départ , arrivée, circulation et marchandises.
- Un bâtiment des voyageurs et des bureaux.

L'agrandissement de 1930 qui comprend un bureau du chef de gare, un bureau téléphone, une salle d'attente, une salle de pas-perdus, local à bagages et 15 bureaux.

Boulevard Sévigné.

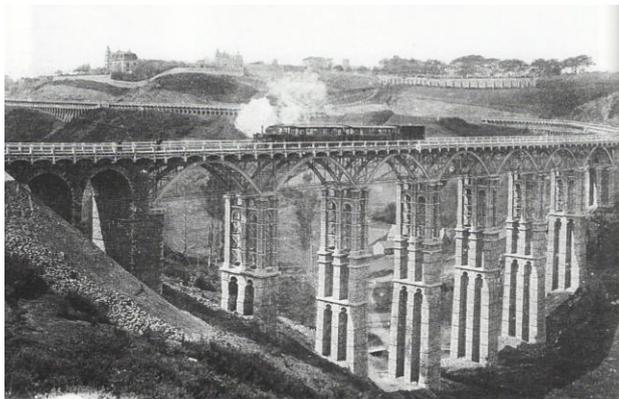
Vallée Gouédic

Après le passage du train



Rien, à part la végétation n'occupait le flanc de la vallée dont la raideur a exigé un travail de terrassement considérable. Des grands murs de soutènement permettent le passage de 2 voies ferrées (devenues voie unique en 1934) et d'une voie charretière et autres véhicules.

Viaduc de Toupin (Ameno N°25)



Largeur entre les gardes-corps : 7,80 m

Longueur : 179,20 m

Hauteur : 38,80 m

Le viaduc de Toupin est un des chefs-d'oeuvre de Harel de la Noë. Sa grâce est faite de la superposition harmonieuse de fer et de pierre. Sur ses assises fortes et élancées s'appuient d'immenses cintres entremêlés,

finement ciselés, teintés de vert clair. C'est un pont dentelle qui s'ajoute à la beauté du site.

Accident. 28 juin 1921

Les chevaux conduits par le charretier LE BOUBLIN, ont pris peur au passage du train et se sont précipités du viaduc de Toupin sur les pentes de la vallée du Gouédic. M. LE BOUBLIN a été blessé dans sa chute. Le garde corps a été démoli sur une longueur de 6 m. Il appartient à la ville de St Briec de réclamer une indemnité au propriétaire du tombereau, M. Alain PHILIPPE demeurant à la Porette en Cesson.

Rue de Genève.

Cette rue part du viaduc de Toupin pour aller vers Cesson. La ville de St Briec décide en 1963 de construire une ZUP comprenant 800 logements et 2 groupes scolaires.

Passage du train



Rue de Genève actuelle



Procès verbal d'accident. 17 novembre 1934.

Déposition de Melle BOULAIRE Joséphine, demeurant au Vallet (Valais), en Cesson.

" Je conduisais une voiture à âne dans laquelle il y avait des sacs de coques que je devais expédier en gare de st Briec. Arrivée à la hauteur du séminaire, en raison

d'une plaque d'égout et de travaux en cours d'exécution, j'ai du appuyer mon attelage vers la droite. Au moment de croiser un camion en stationnement, j'ai franchi le rail côté route sans m'apercevoir que l'automotrice arrivait. Quand je me suis rendu compte du danger, la roue droite de ma charrette était engagée sur la voie. Tous les témoins, le conducteur du camion, les ouvriers qui travaillaient sur la tranchée et moi même, avons attiré l'attention du mécanicien. Même un jockey, M. Lucien Bernard, s'est porté à 50m en avant et a fait signe au mécanicien du train qui n'a pas porté attention.

L'automotrice a heurté à forte allure ma charrette dans laquelle se trouvait peu de temps avant, ma petite nièce, âgée de 3 ans. L'automotrice s'est arrêtée une vingtaine de mètres après l'accident. Sous le choc, la charrette a été complètement brisée, l'âne a été légèrement blessé à une patte, et j'ai perdu un sac de coques. La charrette qui me suivait, conduite par Melle Boulaire Louise a été aussi tamponnée par la mienne et par l'automotrice. Elle a été complètement détruite''.

Arrêt de la Ville Rault (1930).



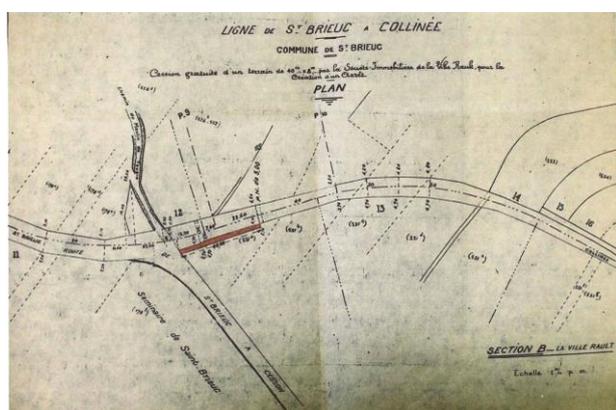
Le président du syndicat des Membres du Clergé du Diocèse de St Briec demande qu'un arrêt facultatif des trains soit établi près du Grand Séminaire.

Cet arrêt faciliterait l'utilisation des trains:

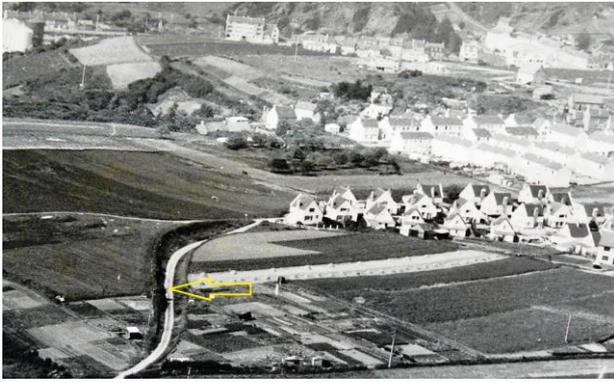
- aux habitants du quartier
- aux 200 habitants du Grand Séminaire.
- aux 600 prêtres qui viennent faire y

leur retraite tous les ans.

- aux visiteurs et aux parents des séminaristes



La création de cet arrêt, pour desservir le grand séminaire, a été autorisée sans difficulté parce qu'elle n'entraîne aucune dépense; le terrain ayant été cédé gratuitement. La dépense modique concernant cet aménagement, incombe à la Société de la Ville Rault.



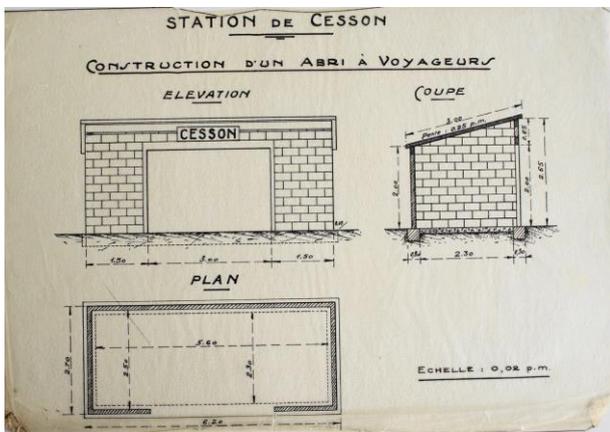
Passage du train entre la vallée de la Chevrée (Maison Comité Ville Bastard) et le lotissement de la "Petite gare".



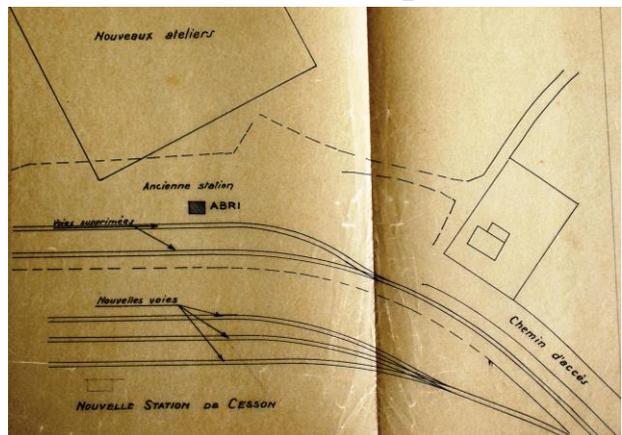
Photo aérienne des années 1950. On aperçoit les rails sur la route à l'intérieur du lotissement "Les logis fleuris". Nom peu connu des Cessonnais qui le désignent sous le nom de "Petite gare".

Le "Dépôt". (Actuel U Express)
Construit en 1927, il vient en complément de l'atelier de réparation situé rue Waldeck-Rousseau. (Fera l'objet ultérieurement d'une autre étude.)

Station de Cesson



Déplacement des voies lors de la construction du Dépôt



Avant 1927, la station (gare) de Cesson abrite les voyageurs devant 2 voies, une commerciale et l'autre réservée aux voyageurs. Déplacée pour permettre la construction du dépôt.



(Photo-cliché « L'Ouest-Eclair ».)
Une automotrice amène à Cesson des familles entières de promeneurs.

Accident mortel du 9 janvier 1917.

Témoignage de Mme Mahé demeurant chez sa fille bouchère à Cesson.

" Je suis montée dans la deuxième voiture pour revenir à Cesson et je me suis assise près d'une sœur. Arrivée à la halte de Cesson j'ai pris mon panier pour descendre du wagon. La sœur me proposa de m'aider pour descendre sur les quais. En passant la porte, j'entendis le signal donnant le départ. Me pressant, lorsque je mis le pied à terre, je tombais sur mon panier.

A ce moment, il m'a semblé que quelque chose me frolait très légèrement. Le vent emporta mon chapeau que j'avais dans mon panier. Voulant le récupérer dans la nuit noire, j'aperçus une chose inerte qui gisait sur la voie. En touchant, en croyant que c'était mon chapeau, je m'apercevais que c'était chaud. Emotionnée, j'ai tout de suite pensé qu'il y avait eu un malheur. Je dûs alors prévenir Mlle Adèle Jouyaux, employée de la Compagnie, qui a fait les démarches nécessaires. J'appris, par la suite, que c'était le corps de la sœur que j'avais touché".

Soeur Caroline Wyns en religion Soeur Narcisse était âgée de 71 ans. D'après la supérieure de la Congrégation du Bon Secours, la Soeur était ingambe et jouissait de la plénitude de ses facultés.

Déraillement 16 juin 1915

Le train allant de St Briec à Collinée a déraillé à l'entrée de la station de Cesson. Il en est résulté un retard de 2h45. Aucun indice n'a permis d'établir d'une façon précise la cause de ce déraillement. On présume que des enfants, qui rôdent habituellement aux environs de la gare de Cesson, auraient pu introduire un caillou ou un objet entre la pointe de l'aiguille et le rail. Plusieurs faits analogues se sont déjà produits en cet endroit.

Horaires train sur la ligne St Briec Matignon

LIGNE DE ST-BRIEUC, VAL-ANDRÉ, MATIGNON

ALLER			
St-Briec-S.N.C.F... dép.	11 10	16 30	
Saint-Briec-Centrale ...	11 20	16 36	
Toupin	11 22	16 38	
Cesson	11 26	16 41	
Saint-Ilan	11 33	16 48	
Coquinet	11 36	16 51	
Yffiniac	11 40	16 55	
Les Aubiers	11 43	16 58	
Hillion	11 45	17 1	
La Granville	11 48	17 4	
Les Ponts-Neufs	11 53	17 9	
Morieux	11 57	17 13	
Planguenoual	12 2	17 17	
Saint-Alban	12 6	17 23	
—	dép	12 10	17 26
Dahouët	12 17	17 33	
Val-André	12 20	17 37	
Pléneuf	12 25	17 45	
—	dép.	17 50	
Saint-Pabu		17 56	
Caroual		18 2	
Erquy	arr.	18 7	
—	dép.	18 10	
Les Hôpitaux		18 14	
Pluri en Sables-d'Or....		18 25	
Pont-Bourdaïs		18 30	
Pléhérel		18 34	
Plévenon		18 39	
Trécelin		18 43	
Port-à-la-Duc		18 47	
Pléboulle		18 51	
Montbrand		18 53	
Hénanbihen		18 56	
Ruca ..		19 5	
Matignon	arr.	19 5	

RETOUR			
Matignon	dép.	6 30	
Ruca		6 37	
Hénanbihen		6 41	
Montbrand		6 44	
Pléboulle		6 47	
Port-à-la-Duc		6 52	
Trécelin		6 57	
Plévenon		7 2	
Pléhérel		7 7	
Pont-Bourdaïs		7 11	
Pluri en Sables-d'Or ..		7 22	
Les Hôpitaux		7 27	
Erquy	arr.	7 32	
—	dép.	7 35	
Caroual		7 40	
Saint-Pabu		7 46	
Pléneuf ..	arr.	7 55	
—	dép.	8 1	12 45
Val-André		8 7	12 51
Dahouët		8 10	12 54
Saint-Alban	arr.	8 17	13 1
—	dép	8 22	13 4
Planguenoual		8 29	13 10
Morieux		8 33	13 14
Les Ponts-Neufs		8 38	13 18
La Granville		8 44	13 23
Hillion		8 47	13 26
Les Aubiers		8 50	13 28
Yffiniac		8 54	13 32
Coquinet		8 58	13 36
Saint-Ilan		9 2	13 39
Cesson		9 9	13 46
Toupin		9 12	13 49
Saint-Briec-Centrale ...		9 14	13 51
St-Briec-S.N.C.F. arr...		9 20	14 5

L'horaire des trains de la deuxième colonne n'est établi que les mercredis, samedis et jours de marché ou de foire à Saint-Briec.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DES COTES-DU NORD

Fête de Cesson

Dimanche et Lundi de Pâques, 11 et 12 avril 1909

Billets à prix réduits entre Saint-Briec-Centrale et Cesson, pour voyageurs de 2^e classe, sans bagages.

0 fr. 25 aller ; **0 fr. 40** aller et retour

Départs :

De Saint-Briec-Centrale aux heures et 1/2 heures, entre 1 h. 1/2 et 5 heures du soir ;

De Cesson, aux quarts et aux trois-quarts, entre 1 h. 3/4 et 5 h. 1/2.

Nota. — Les prix réduits ne seront valables que pour les trains désignés ci-dessus.

Passage du train place Jules Verne



Les ouvriers finissent de combler la tranchée qui permettait le passage du train sur l'actuelle place Jules Verne (1958).

Le passage du train au niveau de la rue de la République.

Pétition.

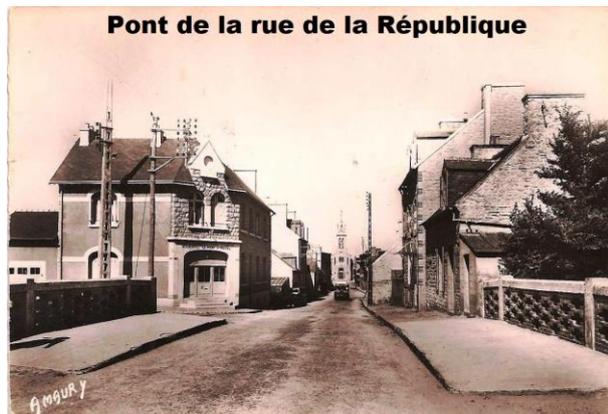
Harel de la Noë, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, avait prévu un abaissement de la route de 2,5m entre la Croix-Rouge et l'église de Cesson de façon à ramener le niveau de la route au niveau de la voie ferrée pour réaliser un passage à niveau. Ce projet ne convenait pas aux Cessonnais qui organisèrent une pétition en août 1902. Elle fut signée par 134 personnes. Harel de la Noë reverra son projet et un pont fut construit.

Pont Rue de la République.

A la construction de la ligne



Vers 1950



Le tablier en béton armé comprendra une voie double de circulation de 7m et 2 trottoirs de 1,5m. Les garde-corps de 1,1 m en briques et béton signent la construction de Harel de la Noë.

Les trains passaient sous le pont à la grande joie des enfants qui essayaient de récupérer les pommes des wagons qui circulaient à faible vitesse.

Bar « Le Cessonnais »

Construit en même temps que la ligne de chemin de fer, c'était au départ le "Café de

la gare".



Dans les années 60, on allait chez Philomène, deuxième propriétaire du lieu. On pouvait y boire des bolées de cidre, mais aussi se restaurer dans une atmosphère joyeuse, assis sur des bancs devant une unique grande table. Dans l'ombre de Philomène, son mari, un homme discret, très actif dans les associations de Cesson. Président du Comité des Fêtes pendant de nombreuses années.

On le disait Maire de la commune libre de

Cesson.



Employé au petit chemin de fer des Côtes du Nord comme chef de train. Des mauvaises langues de Cesson racontaient que les trains s'arrêtaient sous le pont de la République pour que les employés puissent s'abreuver au bistrot de Philomène.

Témoignage de Toussaint Hourdin. *"Je vous fais connaître que ce jour du 27 juin 1944 assurant le train de marchandises parti de Paimpol et rejoignant St Briec, à environ 13h55 et 800m après la halte de Tréveneuc, nous avons été mitraillés par un groupe d'avions sorti subitement des nuages. Je me trouvais dans le dernier des deux seuls wagons du train. Déjà le convoi était transpercé de projectiles quand je vis le mécanicien LE GALL se jeter dans le fossé, suivi de MEHEUST Alexandre, lequel conduisait la machine qui*

allait s'arrêter 25 à 30m plus loin. Je sautais également auprès des deux camarades. Un peu plus tard, je constatais que MEHEUST avait reçu un éclat d'obus dans la tête la lui arrachant. Moi-même, j'ai eu un éclat à l'épaule droite et le Gall des contusions au bras droit. Le Chef de gare de ST Quay fut aussitôt prévenu de l'accident".

M. MEHEUST , 43 ans habitant Côte à Moussu, père de 9 enfants a été tué.

Passage dans la rue Duplex.



Rue actuelle



Le train passait dans une tranchée (actuelle rue Dupleix). Pour lui donner son état actuel, il a fallu la combler avec les mêmes matériaux que ceux utilisés pour la décharge des Courses.

Pont rue Charcot



Sur la photo on aperçoit le pont, et la tranchée qui débouche sur la rue du chemin des Courses, et Pierre Richardon dans son jardin.

Accident.

Le 6 novembre 1933, au passage à niveau de St Ignace, la locomotive du train de marchandises allant de St Brieuc à St Alban a

tamponné le tombereau attelé de 2 chevaux appartenant à M. Hamon Jean cultivateur demeurant au Bourivet. Ce dernier avait de légères blessures à la tête, plaies contuses à l'épaule droite, contusions osseuses aux vertèbres et fêlures probables nécessitant une incapacité de 20 jours. Un des chevaux de trait était blessé au boulet droit arrière et flanc gauche. Le tombereau avait les brancards cassés. Il y aurait eu faute du mécanicien Jaffrain qui n'a pas actionné son sifflet au moment où la locomotive arrivait à la hauteur du signal.

Le pont des courses (Ameno N°24)

Le pont du chemin des courses est situé sur la ligne de St Brieuc à Moncontour, Nombre de travée: 1 ; Ouverture de la voute:12m; Longueur totale: 65m; Largeur totale : 4,36m ; Hauteur: 8,8m .



En descendant la rue dite du « Chemin des Courses » deux ponts se croisent. Au dessus un pont construit en 1885 ; trois voûtes en plein cintre, réalisées en moellons pré-taillés.

Comme s'il voulait faire un « pied de nez » à son grand frère, le pont permettant le passage du « petit train » semble se profiler sous l'arche Est du pont majestueux qui le surplombe. Il est

réalisé en appareillage de pierres de petites dimensions, pour la plupart taillées sur place dans une carrière voisine, ouverte pour la circonstance. C'est un mariage de matériaux où se mêle avec bonheur, le rouge de la brique, le rose du grès d' Erquy et les beiges et les bruns des pierres locales.

Viaduc de Douvenant



Ce viaduc, l'un des plus majestueux de Harel de la Noë, est construit au dessus de la vallée de Douvenant parcourue par un ruisseau qui porte le même nom et qui sépare les communes de Saint Brieuc et de Langueux.

Caractéristiques :

- 15 arches de 6 m de portée
- Longueur : 130,80 m
- Hauteur maxi : 22,60m

- Largeur utile, environ ; 3,90m
- Rayon de courbure ; 109,56m

Tous les ouvrages importants sont construits en régie. L'ingénieur en chef Harel de la Noë embauche au nom du département tout le personnel nécessaire : coffreurs, tailleurs de pierres, maçons, charpentiers...En raison des difficultés de transport, nécessité d'employer de la pierre extraite sur place.

Noyade Jean Marie Hamon

Des sondages ont été effectués dans le courant du mois de septembre 1902, en vue de la reconnaissance du terrain de fondations pour la construction du viaduc de Douvenant. Chaque sondage comprend une excavation carrée de 2,5m de côté et profond de 3 m qui se remplit très rapidement d'eau.

Le 5 août 1902 à 7h30 du soir, le jeune Jean-Marie Hamon, âgé de 7ans1/2, du Puits-Chevalier en Cesson, est tombé dans un trou de sondage. Ce pauvre petit garçon gardait des vaches lorsqu'il s'approcha trop près du trou, qui n'est entouré d'aucune clôture. Il faillit entraîner à sa suite une fillette qui accourut à Cesson

raconter le malheur à ses parents. Lorsque les secours arrivèrent, l'enfant était mort. Vu la demande présentée par les époux Hamon, sur la proposition de l'Ingénieur en chef, il a été décidé d'attribuer une somme de 1000fr aux époux Hamon à titre d'indemnité en raison de la mort de leur enfant. La situation du pétitionnaire est du plus digne intérêt. Le mari, amputé d'une jambe à la suite d'une longue maladie, ne peut se livrer à aucun travail. C'est sa femme qui doit, par son labeur journalier, subvenir aux besoins de la famille qui compte 3 enfants en bas âge. En contrepartie, la famille Hamon s'engage, à quelque moment que ce soit, à n'intenter aucune action contre le Département en dédommagement du préjudice qu'il a causé.

Construction

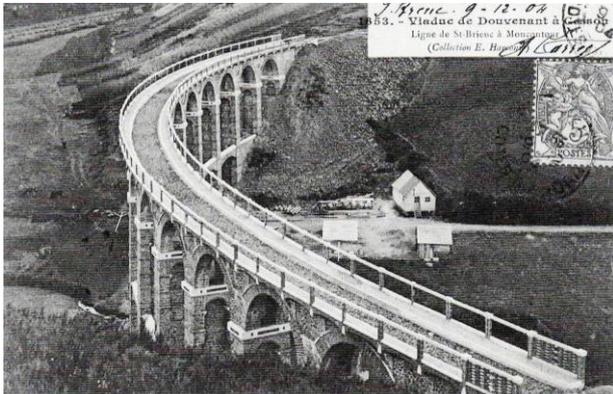


Photo. Coll. J.L. Heurtier.

En 1904, la construction du viaduc vient d'être terminée. La voie n'est pas posée. Au fond de la vallée, on aperçoit les cabanes de chantier.

Accident du 23 décembre 1903. (Le Moniteur).

Au moment de l'accident, il était 8 heures du matin, les ouvriers travaillaient sur le pont à une hauteur de 14m. Ils opéraient le cintrage d'une arche, les pieds sur des madriers d'échafaudage. Un ouvrier vint les aider. Il sauta d'une échelle sur l'échafaudage et le choc fut si violent que l'échafaudage se rompit. Les ouvriers furent précipités dans le vide d'une hauteur de 14 m, sauf six d'entre eux qui purent saisir des câbles qui soutenaient les cintres. Ils purent ensuite porter secours aux malheureux compagnons qui gisaient inanimés sur le sol.

Les noms des ouvriers tués :

- Pierre Laurent. Maçon. 29 ans de Langueux.
- Pierre Bourel. Maçon. 40 ans du Tertre de la Croix à Cesson. Marié 3 enfants.
- Louis Boulaire. Maçon. 20 ans célibataire habitant le Puits Chevalier à Cesson. Mort pendant son transfert à son domicile.

Les obsèques de Louis Boulaire et Pierre Bourel ont eu lieu dans l'église de Cesson. Au milieu d'une foule considérable, on pouvait y remarquer M. Harel de la Noë ingénieur en chef, M. Hélyary, Maire de St Briec et de nombreuses autres personnalités.

A la suite de l'accident mortel, le Tribunal Civil de St Briec , en date du 25 mai 1904, une rente de 203,40Fr était accordée à Madame Jouyaux, veuve Bourel.

Carrières.

Photo (2009) de l'une des deux carrières.



Les carriers (Photo Saintillan)



Les carrières ont été raccordées à la ligne Saint Briec- Moncontour.
Pendant la construction des ponts, gares, murs, les matériaux sont extraits et acheminés vers ces ouvrages les plus proches.

Concasseur

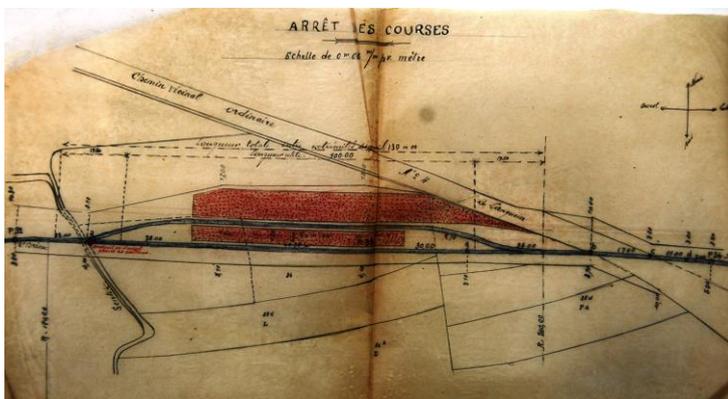


Utilisé pour la réalisation du boulevard
Corneille à Saint Briec.

Arrêt des courses

- A l'occasion de la fête des Courses hippiques tous les ans

Trains 1919



CHEMINS DE FER
A l'occasion des courses, les chemins de fer des Côtes-du-Nord feront les 6 et 7 juillet des trains partant tous les quarts d'heure de la gare Centrale, de 13 h. à 14 h. 1/2, et de l'arrêt des Courses de 16 h. 1/2 à 18 h.
Prix des places : 1 fr. (aller et retour).
Pour éviter l'encombrement, le public est instamment prié de se présenter dès le commencement du service.
Le train partira de Collinée à 11 h. 10 comme les mercredis et samedis, au lieu de 14 h. 10, de façon à permettre aux populations de la ligne d'assister aux Courses.

- A l'occasion des fêtes aéronautiques.
1929



TRAINS SPECIAUX A L'OCCASION
DE LA FETE D'AVIATION. — Des trains
spéciaux seront mis aujourd'hui en cir-
culation par les chemins de fer des
Côtes-du-Nord, entre Saint-Brieuc cen-
tral et l'arrêt des courses (terrain
d'aviation), tous les quarts d'heure, de
12 heures à 15 h. 45. Au retour, tous les
15 minutes également, de 15 heures à
18 h. 45.
Prix des billets : 2 francs (aller et
retour) ; billet simple, 1 fr. 25.

1924. Présence de pierres,

entre le rail et la lame d'aiguille à l'arrêt du Champ des Courses. Il a été procédé à une enquête . Les gendarmes ont interrogé des personnes et des enfants habitant les environs. Le résultat de leurs recherches a été négatif. Il est cependant probable que cet acte a été commis par des enfants.

Monsieur Rabardel Marie Ange instituteur à Cesson déclare ; « Ma femme et moi nous n'avons pas d'élève à habiter à proximité de l'arrêt du Chemin des Courses. Celui dont les parents habitent au plus près (1500m) de cet arrêt est le nommé Le Mée Jacques âgé de 11ans. Cet enfant n'est pas allé dans les parages du chemin des Courses, attendu qu'il n'y a aucun bétail à y garder». En présence de Mme et Mr Rabardel les gendarmes ont interrogé les élèves de leurs 2 classes sans pouvoir obtenir le moindre renseignement.

Février 1941.

Les autorités allemandes font des exercices de tirs dans la zone des grèves des Courses. Pendant ces exercices, le trafic des trains est interdit occasionnant des retards importants. Il serait donc fort désirable que des dispositions soient prises. Par exemple, il faudrait interrompre les tirs pendant les quelques minutes nécessaires au passage du train.

22 juin 1944.

Vers 23 h entre la gare de Cesson et la station des Courses, 5 explosifs ont causé des dégâts sur la voie .

Aucune circulation n'aura lieu sur cette ligne pendant la journée du 23 juin.

