

## LE DEPOT

L'atelier de réparation situé en bordure de la rue Waldeck Rousseau comprend une remise de machines et un atelier de machines outils. La situation de ces bâtiments sur le flanc de coteau de Gouédic ne se prête pas à un élargissement du coté de la vallée, ni du coté de la rue.

En 1924, l'extension du réseau de voies ferrées nécessite la réalisation d'un nouvel atelier. Parmi plusieurs projets, la solution retenue sera Cesson, car proche de Saint Briec et ne nécessitant pas de travaux important de raccordement aux réseaux, eaux, électricité et voie.

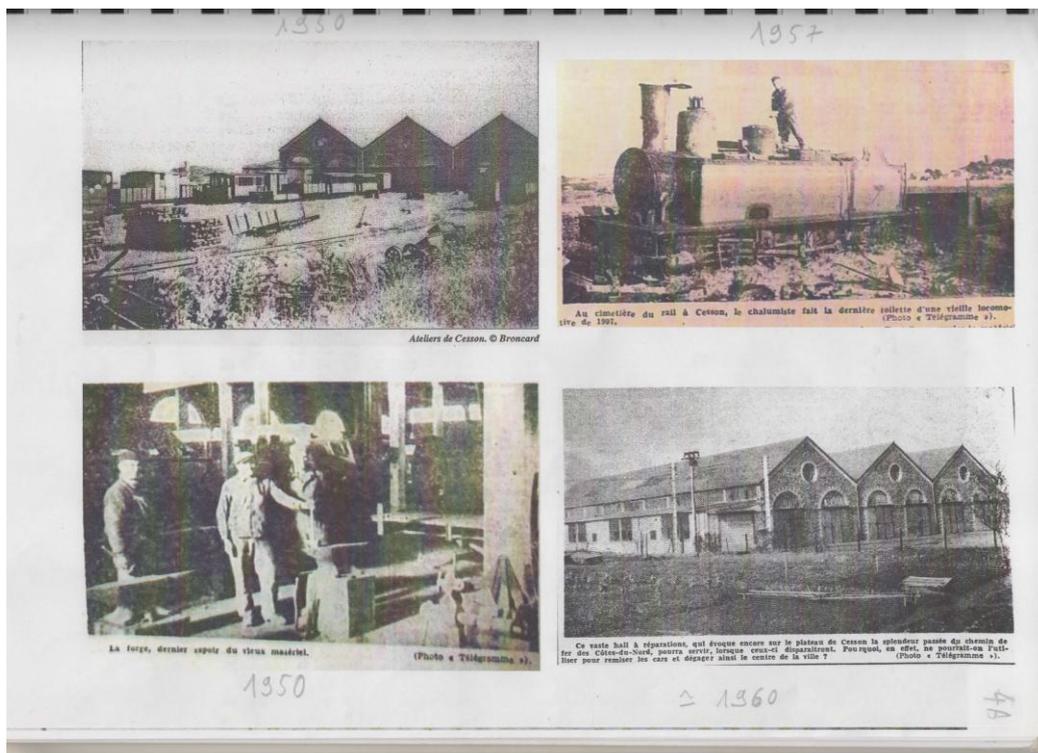
Dans sa séance du 10 juin 1924, le Conseil Général décide l'établissement d'ateliers destinés à la réparation et à l'entretien de tout le matériel des chemins de fer des CdN. Les travaux ont été commencés en 1927. A terme on y trouvera, des ateliers de peinture, de menuiserie, de forge, de machines outils, de chaudronnerie, un réfectoire, 3 fosses et un pont roulant de 25 t.

En 1929, les ateliers serviront aussi à la réparation des autobus dont la régie vient de se doter.

A partir de juillet 1940, le dépôt a été occupé en partie par un régiment allemand de télégraphistes, puis par un groupe d'artillerie et enfin par une formation automobile. Les dégâts sont nombreux : wagons utilisés comme latrines, planchers brûlés comme bois de chauffage voies démontées...

Réquisition du 1er sep au 30 octobre 1944 par l'armée Américaine 2 mois.

Le 23 février 1945, les ateliers sont à nouveau réquisitionnés par la Chaufferie de Rennes pour l'installation d'une compagnie de transport avec son matériel.



## LIGNE SAINT-BRIEUC – MONCONTOUR

Le tronçon Saint Briec Moncontour a été inauguré le 1 mai 1905. La ligne est ouverte seulement aux voyageurs et bagages. 4 trains journaliers sont prévus dans les 2 sens..

A partir de la gare centrale (qui fut un temps le restaurant universitaire) le train emprunte les nouveaux boulevards (boulevard Sévigné) puis le viaduc de Toupin. Un surplomb de la vallée du Gouédic et une vue sur la mer s'offrent aux plaisirs des yeux des voyageurs. Il pénètre ensuite dans une tranchée (actuelle rue de Genève) avant de dominer la vallée de la fontaine Hamonet puis celle de la vallée de la Chevrée (maison de quartier de la ville Bastard). Le train emprunte ensuite le boulevard de la Manche pour pénétrer dans le lotissement de la petite gare par la rue Jules Verne puis la place Jules Verne. Dans une tranchée il croise sous un pont le chemin de petite vicinalité ordinaire n°5 (actuelle rue de la République) puis la Vo n°4 (rue du Docteur Charcot) pour arriver à la fontaine Saint Ignace. Il franchit le pont du chemin de fer de l'Ouest (ligne SNCF de Saint Briec au Légué) et s'engage sur le viaduc cintré de Douvenant, puis il longe la grève des courses à flanc de coteau : vue admirable sur Cesson, Hillion, le Val André. Un paysage hollandais s'offre aux voyageurs sur 3 kms de digue entre les marécages et les champs de carottes et d'oignons pour arriver à la gare d'Yffiniac. A partir d'Yffiniac le parcours devient plus monotone. Il traverse des plaines et quelques vallons pour arriver à Moncontour. Durée du parcours 1h16. Vitesse des trains entre 20 et 30km/h

Fermeture des lignes :

- Saint Briec Cesson 1957
- Cesson Moncontour Décembre 1948

## PETITION

Harel de la Noé l'ingénieur en chef des ponts et Chaussés, avait prévu un abaissement de la route de 2,5 m entre La Croix rouge et l'église 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. La protestation énergique du 11-8-1902, signée par 134 personnes, souhaite que la route reste dans son état initial.

## LE PONT

Harel prendra en compte cette demande et il reverra son projet. Un pont fut construit. Le tablier en béton armé comprendra une voie de circulation de 7 m et 2 trottoirs de 1,5 m Les garde-corps de 1,1m en briques et béton signe la construction de Harel. Les trains passaient sous le pont à la grande joie des enfants qui essayaient de faire tomber les pommes des wagons. Sur les photos on peut voir les modifications de l'habitat. La maison à gauche sur la photo était occupée par une mercerie (Mme Martin) et avant par des habitations. A la place du Crédit Mutuel on avait une maison (année 1950 Famille Maday) précédée d'une autre construction. Après 1955, les Cessonnois ont vu le comblement de la tranchée entre la petite gare (U Express) et le pont sur la rue de la République et ensuite vers le pont de la rue Charcot et la place St Ignace. Certainement un prélude à la décharge des Courses. La construction du pont avait provoqué un dos d'âne. Les eaux pluviales s'accumulaient dans la rue de la République avec parfois des inondations chez les riverains. Le reprofilage de la route en 1961 nécessite la démolition du pont. Est-ce que les fondations en pierres ont aussi disparues ?

