

# Tréguennec. L'usine à galets des nazis

23 février 2014 / éléonore Bohn / Le Télégramme

image: [http://www.letelegramme.fr/images/2014/02/23/photo-d-archives-yvan-marzin\\_1818692\\_660x287.jpg?v=1](http://www.letelegramme.fr/images/2014/02/23/photo-d-archives-yvan-marzin_1818692_660x287.jpg?v=1)



Photo d'archives Yvan Marzin

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands décident de construire une usine de concassage à Tréguennec, site réputé pour ses galets, et une ligne de chemin de fer pour les acheminer afin d'édifier le Mur de l'Atlantique. Du lieu, il ne reste aujourd'hui que des vestiges.

Le site de Tréguennec dans le Sud-Finistère est réputé pour ses galets. Durant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands ne s'y trompent pas et décident la construction d'une usine de concassage derrière le cordon dunaire de la baie d'Audierne, long de 10 km allant de la pointe de La Torche à Penhors, au lieu-dit Prat ar Hastel. Les nazis y installent en 1942, le camp Todt.

## **Jusqu'à plus de 1.000 personnes**

Hitler a décidé l'édification du Mur de l'Atlantique en décembre 1941, pour le compte de la Kriegsmarine et de la Luftwaffe. Le projet de système défensif allemand sur la façade atlantique se met en place au printemps 1942. Pourtant dès février 1941, le préfet du Finistère reçoit un courrier de la Feldkommandantur, lui demandant de fournir à l'Organisation Todt (OT, lire ci-dessous) « 200 travailleurs entièrement qualifiés » pour une durée de deux à trois mois. Cet effectif doit comporter : des ouvriers bétonneurs, des charpentiers, des machinistes, des conducteurs de grue..., ainsi que des personnes qualifiées en manoeuvre. La concasseuse de galets emploiera jusqu'à plus de 1.000 personnes.

## **Une ligne ferroviaire abandonnée**

Le camp comprend : un bâtiment de concassage à deux étages en béton et en brique, équipé

de silos, de concasseurs et d'un portique à pont roulant - un silo à trois compartiments est toujours visible - avec cinq trémies en béton armé. Aux alentours, sont dispersés des puits à mortier ou à mitrailleuses et des blockhaus. Il y a également des hangars qui servent à abriter le matériel. Mais aussi une locomotive et de nombreux wagonnets qui circulent sur l'embranchement de Tréguennec, soit presque 12 km de voie ferrée, reliant l'usine à une gare située sur le plateau de Pen-Enez, près de Pont-l'Abbé. Cette voie a été remise en état par la SNCF et adaptée pour les besoins des transports de marchandises. En direction de Penmarc'h, la voie est à écartement réduit, ce qui veut dire qu'elle ne peut pas supporter la même vitesse qu'une voie à écartement normal, comme c'est le cas entre Quimper et Pont-l'Abbé. L'OT décide alors d'acheter les tronçons inutilisés de la ligne Pont-l'Abbé/Pont-Croix. Le contrat de vente est signé entre le 24 novembre et le 4 décembre 1941 pour la somme de 2.135.000 francs par l'OT et le Département du Finistère. Et dans une note d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, datée du 10 mars 1942, à l'attention de l'ingénieur en chef, il est écrit : « Cette vente est une véritable réquisition pour laquelle on s'est seulement mis d'accord sur les prix ». L'accord entre les deux parties inclut la monnaie-matière de 1.132 tonnes d'acier. Cette ligne a été abandonnée le 31 décembre 1934 et remontée par les Allemands à partir de Pen-Enez, à environ 1 km de Pont-l'Abbé.

### **Des factures impayées**

Les travaux sur les voies de raccordements sont effectués par la SNCF, pour le compte de l'OT. En contrepartie, les employés français ont accès à la cantine du camp. Les conventions signées entre l'organisation, les Ponts et Chaussées et la SNCF prévoient la facturation de ces travaux. Malgré les rappels d'impayés, beaucoup de factures restent lettre morte pour les Français. Par exemple, la commune de Tréméoc attend un versement de 29.463 francs, dont elle ne verra jamais la couleur. Une somme que la commune perceptrice, Plonéour-Lanvern, continue de lui réclamer en 1943. Finalement, le montant des travaux réalisés pour l'embranchement entre Pont-l'Abbé et Tréguennec, est imputé à la fin de la guerre sur les crédits « Routes nationales et entretien du département ».

### **Un chantier illuminé jour et nuit**

Pour obtenir un bon rendement, l'usine tourne à plein régime, jour et nuit. L'embranchement de Tréguennec supporte un trafic journalier de huit trains, pouvant contenir chacun entre 250 et 300 tonnes de chargement. La vitesse est autorisée à 30 km/h, tandis que la voie étroite, vers Penmarc'h, est, elle, limitée à 20 km/h. Les galets sont chargés dans des wagonnets depuis la plage, puis le convoi chemine le long de la dune. Arrivés à la concasseuse, ils sont vidés manuellement dans un trieur. Les plus petits sont directement rangés dans des wagons en partance pour Pont-l'Abbé. Les gros finissent dans la concasseuse. Certains sont si durs qu'ils font régulièrement casser les machines. Les besoins journaliers en eau - indispensable au fonctionnement de la carrière -, sont estimés à 150 m<sup>3</sup>. Le pompage s'effectue dans le ruisseau voisin dont le débit est alors de 50 m<sup>3</sup>/h. Chaque jour, dix wagons de 60 m<sup>3</sup> de gravier partent en direction de Quimper, où sont centralisés les matériaux avant d'être utilisés pour les bunkers, mais aussi l'extension de la gare ou le remblai du quai dans le haut de la ville, pour dévier l'Odét. De l'usine de galets de Tréguennec, il ne reste aujourd'hui que des vestiges dont un mur de 150 m de long et de 2 m d'épaisseur. En 1944, au moment de la Libération, les Allemands abandonnent le site. L'usine n'a jamais été bombardée durant le conflit, mais elle a toutefois été le théâtre de quelques mitraillages à la fin de la guerre. Le Génie militaire français ainsi que les Ponts et Chaussées décident alors de poursuivre

l'exploitation des galets de Tréguennec qui ont, notamment, servi à la reconstruction de la ville et du port de Brest.

En complément

## **L'Organisation Todt le long de l'Atlantique**

L'Organisation Todt (OT) voit le jour en 1938, sous la direction de Fritz Todt, un ingénieur des Ponts et Chaussées proche d'Hitler. Cette structure, un pilier du régime nazi pour l'infrastructure, la défense et la production industrielle, a pour mission de construire la ligne Siegfried (Westwall). Celle-ci s'étend sur 630 km et regroupe plusieurs lignes de défense, de la frontière néerlandaise à la Suisse. Mais le Mur de l'Atlantique, ainsi que les travaux d'accessibilité à la côte, constituent une part conséquente de la mission de l'OT dont le but est de coordonner des milliers d'entreprises privées et des centaines de milliers de travailleurs, libres ou requis, sous le contrôle de l'État. En France, les premières constructions débutent au lendemain de l'invasion allemande. Noël 1940 est marqué par l'édification d'abris pour sous-marins, à Brest, Saint-Nazaire et La Rochelle. Puis, viennent les autres sites comme celui de Keroman, à Lorient. Au total, une douzaine de bases maritimes font surface, pour héberger près d'une centaine de sous-marins, ainsi que des ateliers, dépôts et annexes ; chaque chantier employant environ 20.000 hommes. Le nombre des ouvriers de l'OT en France dépasse les 150.000 en décembre 1942 et frôle les 200.000 au printemps 1943. Mais en raison d'une réquisition massive d'hommes pour le travail en Allemagne, les chiffres retombent à 150.000, fin 1943. Dans l'Ouest, en mars 1942, 67.000 ouvriers sont employés. Et leur temps de travail peut atteindre de 60 à 70 heures par semaine.

### **Des différences entre travailleurs**

Les salaires des travailleurs sont évalués en fonction du cours du mark dans leur pays d'origine. Leur carte d'alimentation repose sur le même principe. Ces différences de régime causent des problèmes, comme l'évoque le directeur départemental du ravitaillement général en Finistère, dans une lettre datée du 10 novembre 1941. Les salariés français touchent 2.500 francs par mois, alors que les Belges reçoivent 3.500 francs et les Hollandais, 4.500. Considérés dans l'idéologie nazie comme « peuples germaniques auxiliaires », les Scandinaves bénéficient, eux, de conditions salariales plus favorables. « À Quimperlé, environ 1.000 Hollandais partis en permission, ont emporté chacun 20 à 30 kg de blé, acheté 11 francs le kg », écrit le directeur. En s'approvisionnant directement auprès des fermes, leurs achats font considérablement baisser les stocks de lard, de volaille et de blé. Pour autant, les charges officielles auprès de l'armée allemande et de la population civile des centres déficitaires de Paris, ainsi que du Département, restent fixes. Le personnel de l'Organisation Todt loge gratuitement à proximité des chantiers, par le biais de réquisition chez l'habitant ou d'hôtels. En revanche, les entreprises qui travaillent pour le compte de l'OT, n'ont pas le droit, pour leur personnel, au cantonnement gratuit. Et, selon les termes de l'Armistice, l'État français se doit de payer les dépenses de logement des troupes d'Occupation. Au total, plus d'un million de volontaires, travailleurs forcés et prisonniers de guerre, a réalisé entre 1938 et 1945, d'immenses projets qualifiés par les Alliés de « plus grand programme de construction depuis l'Empire romain ».