

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. Source le Télégramme 23 février 2014

# Tréguennec. L'usine à galets des nazis

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.



**La usure Todt**  
Dans les camps allemands par l'Organisation Todt, les travailleurs se plaignent régulièrement de la mauvaise nourriture et de logements mal adaptés. Plusieurs lettres de plaintes auprès de la Feldkommandantur ne font état. L'usine de Tréguennec n'échappe pas à la règle. Pour y remédier, la direction de l'usine décide de créer des passages dans les camps. Ce qui donne la « rampe » ou le « passage Todt », composée de bouillottes, de quelques bagues et de rails. La route a même fait l'objet d'une circulation. Ce n'est pas pour autant que la usure Todt est appréciée, au contraire, elle est vivement décriée.

**Pour en savoir plus**  
« Tréguennec dans les entreprises sous l'Occupation », site du V-ville de la GDR de Côté, tenu à Dign, les 8 et 9 juin 2005 et à Brest les 12 et 13 octobre 2005. Textes réunis et présentés par Christian Chausse, Jean-Claude Duhamel, Ed. Presses universitaires de Franche-Comté, Besançon (2007).

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.

Il avait plus de 2.000 personnes. Il a été fondé par le 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. Pendant des heures 1941, le port de Tréguennec reçoit un courrier de la Feldkommandantur, lui demandant de fournir à l'Organisation Todt (OT, ou Organisation Todt) 200 travailleurs entièrement qualifiés pour une durée de deux à trois mois. Cet effectif doit composer : des ouvriers britanniques, des charpentiers, des mécaniciens, des conducteurs de grues... ainsi que des personnes qualifiées en maintenance. La construction de galets emploiera jusqu'à plus de 2.000 personnes.

Une ligne ferroviaire allemande à deux voies en béton et en briques, équipée de rails, de concasseurs et d'un parking à port roulant - un site à trois compartiments est toujours visible - avec des tables en béton gris. Sur plusieurs, sont déposés des palets à moitié usés et des déchets. Il y a également des fragments qui servent à fabriquer 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 la pointe de Penhors, près de Penmarc'h.

Cette voie a été réalisée et érigée par la SNCF et adaptée pour les besoins des transports de marchandises. La direction de Penmarc'h, la voie est à écartement métré, 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 Penmarc'h. L'OT décide alors d'acheter les wagons inutilisés de la ligne Penmarc'h-Pont-Croix. Le nombre de wagons est évalué à 24 wagons et le 6 décembre 1941 pour le montant de 2.120.000 francs par l'OT et le Département du Finistère. Et dans une note d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, datée du 16 mai 1942, à l'attention de l'ingénieur en chef, il est écrit : « Cette voie est une véritable répétition pour laquelle on n'est vraiment pas d'accord sur les prix ». L'accord entre les deux parties inclut le montage-montage de 1.120 tonnes d'acier. Cette ligne a été abandonnée le 21 décembre 1946 et reconstruite par les Allemands à partir de Penhors, à environ 1 km de Penmarc'h.

Des factures impayées Les travaux sur les voies de raccordement sont effectués par la SNCF, pour le compte de l'OT. De contrepartie, les employés français ont accès à la cantine du camp. Les conventions signées entre l'Organisation des 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, le commandant de Tréguennec attend un versement de 26.463 francs, dont il ne verra jamais la couleur. Une somme que le commandant parvint, Penmarc'h, continue de lui réclamer en 1941. Finalement, le montant des travaux réalisés pour l'embranchement entre Penmarc'h et Tréguennec, est réglé à la fin de la guerre sur les crédits « bou-

les nationales et entretien du département ».

Des charnières illimitées 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 dans un train. Les plus petits sont directement remplis dans des wagons en partance pour Penmarc'h. Les gros fontent dans la concasseuse. Certains sont dirigés vers Quimper, où sont construits les matériaux avant d'être utilisés pour les bunkers, mais aussi l'embranchement de la gare et le matériel du quai dans le front de la ville, pour dévier l'OT.

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 d'aujourd'hui sert de stockage pour les galets, mais elle a subi les effets de la guerre. Le Centre national français ainsi que les Ponts et Chaussées décident alors de poursuivre l'exploitation des galets de Tréguennec qui ont, notamment, servi à la construction de la ville et du port de Brest. L'usine sera

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



L'Organisation Todt (OT) voit le jour en 1940, sous la direction de Fritz Todt, un ingénieur des Ponts et Chaussées prussien d'origine. Cette structure, un pilier du régime nazi pour l'infrastructure, la défense et la production industrielle, a pour mission de construire la ligne Siegfried (Siegfried-Gebirge) d'ouest en est, 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 construire des milliers d'ouvrages militaires et des centaines de milliers de travailleurs. Mais au regard, sous le contrôle de l'OT. En France, les premiers

constructions édictées au lendemain de l'invasion allemande. Noël 1940 est marqué par l'édification d'ouvrages pour les bunkers, à Brest, Saint-Izaire et La Roche-Pol, souvent les autres sites comme celui de Penmarc'h, à Lorient. Au total, une douzaine de bases maritimes font surface, pour héberger près d'une centaine de sous-marins, ainsi que des avions, dépôts et arsenaux ; chaque chantier employait environ 20.000 hommes. Le nombre des ouvriers de l'OT en France dépasse les 150.000 en décembre 1941 et s'élève à 200.000 au printemps 1942. Mais en raison d'une répartition inégale d'hommes pour le travail en Allemagne, les chiffres tombent à 150.000, fin 1942. Dans l'ouest, en mai 1942, 67.000 ouvriers sont employés. Leur temps de travail peut atteindre de 48 à 72 heures par semaine.

Des différences entre travailleurs Les salaires des travailleurs sont évalués en fonction du mois du mois dans leur pays d'origine. Leur carte d'identité indique sur le même principe. Ces différences de régime causent des problèmes, comme l'époque le directeur départemental du recrutement général en Finistère, dans une lettre datée du 12 novembre 1941. Les salaires français touchent 1.500 francs par mois, alors que les Belges

reçoivent 2.000 francs et les Hollandais, 4.500. Considérés dans l'atmosphère nazie comme « peuple germanique auxiliaire », les Scandinaves bénéficient, eux, de conditions salariales plus favorables. « À Quimper, environ 1.000 Hollandais parties en permission, ont emporté chacun 20 à 30 kg de pain, achetés 11 francs le kg, soit le double. Le régime pénitentiaire directement après des heures, leur activité leur considérablement baisse le niveau de la vie, et de la population civile des centres militaires de Paris, ainsi que du Département, souvent fin. Le personnel de l'Organisation Todt bage généralement permission des chaudières, sur le bord de réquisition chez l'habitant ou d'origine. En revanche, les entreprises qui travaillent pour le compte de l'OT, n'ont pas le droit, pour leur personnel, au camouflage gratuit. Si, selon les termes de Penmarc'h, l'OT 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 travaillé entre 1938 et 1945, d'immenses projets réalisés par les régimes de « plus grands programmes de construction depuis l'Empire romain ». E.T.

[...] 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'Odet.



[Lire la suite de l'article](#)