



Avant d'appréhender l'ensemble des constructions réalisées par l'occupant sur le secteur bigouden, il est important de comprendre le fonctionnement des voies ferrées existantes à l'entrée de la guerre. En 1939, Pont l'Abbé est une gare importante : Une voie à écartement normal arrive de Quimper, et deux voies étroites desservent d'un côté Pont-Croix et de l'autre les ports bigoudens. Certes, la petite voie ferrée desservant Pont-Croix n'est plus en service depuis quelques années, mais les rails et les traverses sont encore sur place. La seconde voie étroite, desservant les ports bigoudens, est très active : le marché du poisson et de la pêche en général commence seulement à utiliser la route. Les conserveries, nombreuses dans le secteur bigouden, utilisent également ce moyen de transport. Un problème cependant : Cette voie étroite en provenance des ports ne permet pas d'acheminer directement les marchandises vers Quimper.

Il faut alors décharger en gare de Pont l'Abbé, puis recharger dans les wagons pour Quimper, sur la ligne à voie normale. Cette manière de faire en pose quelques problèmes sanitaires aux mareyeurs. C'est principalement pour cette raison que la voie étroite en provenance des ports bigoudens sera élargie et mise à voie normale quelques années après la guerre.

Mise en place

Pour exploiter le cordon de galets de Tréguennec, l'organisation TODT va utiliser les différents voies déjà construites :

- La voie étroite [Pont-l'Abbé Pont-Croix](#) , qui va quasiment dans la bonne direction, va être réutilisée sur 2,5 km. Sa plate-forme sera élargie afin de pouvoir y déposer le premier tronçon à voie normale en direction de Tréguennec.
- Le second tronçon viendra se greffer directement ce premier. D'une longueur de 9,5 km, sera raccordé à cette plate-forme élargie et arrivera sur le chantier de concassage.
- Afin faire la liaison entre les deux tronçons qui composent [l'embranchement de](#)

Tréguennec

et la ligne à voie normale vers Quimper, l'organisation TODT va créer de toutes pièces une gare de triage à quelques centaines de mètres de la gare de Pont l'Abbé, au lieu-dit Pen Enez sur la commune de Tréméoc. Il s'agit du [faisceau de Pen Enez](#)

- Pour terminer, l'occupant va récupérer une bonne partie des rails et des traverses de l'ancienne voie étroite en direction de Pont Croix, afin de les réutiliser sur les dunes de galets. Ce sont ces rails qui assureront le cheminement des wagonnets chargés de galets entre la mer et le mur casemate.

Ce n'est pas sans raison qu'à la vue de ce projet [certains ingénieurs de l'époque](#) commencent à se poser des questions quant au devenir de la dune de galets de la Baie d'Audierne.

Exploitation

[Le schéma ci dessous](#) , au format pdf, présente schématiquement la mise en place précédemment expliquée. Un convoi est composé de 2 machines 230.800 et de 27 wagons, l'ensemble représente une masse totale de 750 tonnes, dont 500 tonnes de charge utile (CU). Le trajet dure 30 minutes environ, à 30 km/h sur la nouvelle plateforme et 20 km/h sur l'ancienne. TODT compte sur 1 convoi toutes les 4 heures, soit 6 convois par jour en faisant tourner le chantier jour et nuit. A ce rythme le pillage de l'ero vili se fera à raison de 3 000 tonnes de galets par jour. La réalité du terrain ne permettra pas une exploitation si intensive, mais le chantier expédiera tout de même 4 convois quotidien, soit 2 000 tonnes de galets en direction de Pont l'Abbé à partir de juin 42. L'exploitation durera 2 ans et 2 mois, soit environ 100 semaines de 6 jours. La masse des galets expédiés par voie ferrée se monte à 2 000 tonnes/jour x 600 jours = un million deux cent mille tonnes minimum

Les lignes TODT

Écrit par Yvan Marzin

Vendredi, 21 Octobre 2016 14:19

