

Le 6 décembre 41, la Direction des Chemin de fer allemand de Rennes explique que l'Organisation Todt à l'intention de transformer la ligne à voie étroite de Pont-l'Abbé à Plonéour en une ligne à voie normale et d'utiliser à titre de prêt les matériaux récupérés de la voie étroite. Tous ces matériaux, affirme l'UAB de Rennes, seraient rendus ultérieurement et les terrains utilisés pour la ligne à voie normale remis en ordre. Puis à nouveau le 6 mai 42, l'UAB réitère son courrier en insistant sur le fait que ce matériel ne peut être vendu sans l'autorisation de la Direction de la Circulation de l'Armée allemande à Paris (wehrmachtsverkehrsdirktion) ni à l'Organisation Todt, ni à un tiers quelconque.

- Longueur de la ligne : 35 kms 100
- Longueur réservée : 6 kms
- Longueur déposée par l'OT : 29 kms 100
- Poids : 18 kgs x 2 x 29 kms 100 = 1 047 600 kgs soit environ 1100 tonnes
- Nombres de traverses : 1000 traverses x 22 kms = 22 000 traverses dont 7 500 sont utilisables environ
- Prix de vente : Rails 1 800 frs la tonne et 20 frs la traverse réutilisable, soit 2 135 000 frs ce qui fait environ 5 000 frs le kilomètre.



Ce à quoi, il sera répondu que les rails et traverse de la ligne à voie étroite Pont-l'Abbé Pont-Croix ont été vendus, sur demande expresse et instante de l'Organisation Todt, par le département du Finistère à cette Organisation, par contrat des 24 novembre – 14 décembre 1941.

En fait, l'affaire commence en novembre 41, quand l'OT, poursuivant la réalisation de son projet d'extraction de sable sur la dune de la baie d'Audierne, demande, pour établir une voie de chantier sur cette dune, à acheter les rails et les traverses de la ligne départementale Pont-l'Abbé Pont-Croix. Cette ligne, outre qu'elle ne répond pas à des besoins économiques importants, n'est plus en exploitation depuis 1936 et est en si mauvais état d'entretien, qu'on ne peut songer à la remettre en service. Par ailleurs, un assez grand nombre de bonnes traverses ont déjà été prélevées pour la remise en état des lignes Pont-l'Abbé St Guénolé et Douarnenez Audierne.

L'ingénieur en chef de l'époque prépare donc et expédie le 15 novembre 1941, contraint et

forcé, un contrat en 4 exemplaires à M. Jonas, ingénieur diplômé de l' Organisation Todt OBL Mitte de Lorient. Les détails sont les suivants :

Le contrat stipule que le département du Finistère vent à l'OT les rails et traverses de la ligne de voie ferrée Pont-l'Abbé Pont-Croix, de la sortie de la gare de Pont-l'Abbé à l'entrée de la gare de Pont-Croix, sauf les 6 kilomètres de ladite voie ferrée compris entre le point kilométrique 7 (entrée, côté Pont-l'Abbé, de la gare de Plonéour) et le point kilométrique 13 (un kilomètre après la gare de Tréogat). L'organisation Todt OBL Mitte prendra les rails et les traverses dans l'état où elles se trouvent, à charge pour elle d'en assurer l'enlèvement et le transport à ses frais.

Voir également : [La ligne Pont l'Abbé - Pont croix](#) sur Wikipédia