

LE PETIT TRAIN DES CÔTES-DU-NORD (1939-1945)

Une entreprise dans la tourmente de la seconde guerre mondiale



Revue d'histoire
de l'Association
des Chemins de Fer
des Côtes-du-Nord

N°19 10,00 €



Chemins de Fer des Côtes-du-Nord

à Languieux-les-Grèves dans la Baie de Saint-Brieuc

- Accueil au dépôt
les samedis
de 14h30 à 18h00
et les dimanches en saison
- Activités techniques
les mercredis
et samedis après-midi

Association
des Chemins de Fer
des Côtes-d'Armor
7, rue de la Briqueterie
Bottéville
22360 Languieux-Les-Grèves
Tél. 02 96 72 75 88
www.trains.frogned/index.htm

A visiter également à proximité

Le Musée "La Briqueterie, Mémère de la Baie"
Histoire de la vie des Grèves
et du Chemin de Fer des Côtes-du-Nord

La Maison de la Baie de Saint-Brieuc
Centre d'accueil et d'information de la réserve naturelle
Site de l'Étoile • 22120 Hillion • Tél. 02 96 32 27 98

LE PETIT TRAIN DES CÔTES- DU-NORD (1939-1945)

Une entreprise dans
la tourmente de la
seconde guerre mondiale

Revue d'histoire
de l'Association
des Chemins de Fer
des Côtes-du-Nord

N° 19

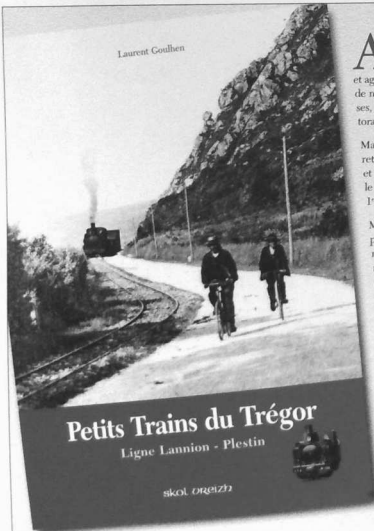
Nous remercions toutes les personnes
qui ont contribué et participé
à la réalisation de ce numéro :

Louis Baudet,
Yves Callec,
Annette Chenu,
Alain Cornu,
Hubert Cozie,
Henri Dupuis,
Marie-Loïc Faucon,
Jean-Pierre Gloro,
Jean-Luc Gonézagout,
Laurent Goulhen,
Michel Grimaud,
Jacky Hamoniaux,
Roger Huguen,
Jean-Pierre Le Gal La Salle,
Alain Lozach,
Yolande Mouchel,
Jacky Ollivro,
Pierre Paul,
Alain Prigent,
François Tanguy,
Serge Tilly,
François Thomas,
Impression :

Imprimerie de Bretagne, Morlaix.

AU SOMMAIRE

Première partie: La drôle de guerre	3
La situation du réseau lors de la déclaration de guerre en septembre 1939.....	3
L'organisation administrative, le Conseil d'Administration, les tutelles.....	4
Le syndicalisme au sein de la Régie départementale.....	5
Deuxième partie: L'Occupation allemande	7
Les débuts de l'Occupation allemande.....	7
Les chemins de fer sous tutelle allemande.....	8
La Régie des Chemins de fer des Côtes-du-Nord et l'Administration de Vichy.....	13
Les réunions du Conseil d'Administration sous l'Occupation.....	15
Troisième partie: 1942-1944: Le Petit Train, les chantiers du Mur de l'Atlantique, la Relève et le S.T.O.	20
L'Organisation Todt en France.....	20
Rommel inspecte le Mur de l'Atlantique.....	26
La réquisition du réseau par les Allemands.....	30
La Régie des Chemins de fer des C.d.N., la Relève et le S.T.O.....	32
Quatrième partie: Le Petit Train dans la guerre	36
Les attaques aériennes.....	36
Les sabotages des voies ferrées.....	42
Le Petit Train et la Résistance.....	46
Cinquième partie: Le retour à la normale?	52
La remise en circulation après la Libération.....	52
L'heure de bilan et des comptes.....	55
Vers la fin du réseau?.....	60
Conclusion	63



Laurent Goulhen

Petits Trains du Trégor
Ligne Lannion - Plestin

SKOL (1991/21)

A la fin du XIX^e siècle, le département des Côtes-du-Nord décide de créer un réseau de chemins de fer d'intérêt local pour dynamiser son essor commercial et agricole. Les lignes côtières offrent alors potentiellement de nombreux intérêts : elles traversent des zones peuplées, très actives économiquement, et possèdent avec le littoral une force d'attraction incontestable.

Malgré ces atouts, la ligne Lannion - Plestin n'est pas retenue dans le premier réseau ouvert entre 1905 et 1907. Elle obtient tout de même la priorité dans le second réseau, ce qui repousse son ouverture au 1^{er} juillet 1916.

Malheureusement, la guerre qui fait rage depuis presque deux ans a changé la donne. A la pénurie de matériaux, la hausse des prix et les restrictions de combustibles. C'est dans ces conditions difficiles que la Compagnie des Chemins de fer Armoricaux entame l'exploitation. Le Conseil général des Côtes-du-Nord rachète la concession de la ligne en 1921. Cette reprise en main n'aura pas les effets escomptés sur un déficit d'exploitation chronique. Les touristes affluent bien sur les plages, mais désormais c'est en car ou en automobile particulière qu'ils s'y rendent. A l'aube de l'ère des congés payés, la ligne cesse toute activité le 1^{er} janvier 1937.

Dans cet ouvrage, conflits d'intérêts locaux, anecdotes pittoresques, aventure technique et humaine, invitent le lecteur à se plonger dans l'ambiance du Trégor au siècle des Petits Trains.

Livre relié, cartonné de
136 pages.
Format 22 X 30 cm.

190 illustrations :
photos, cartes postales,
tableaux, graphiques.

Des documents exceptionnels réunis pour la première fois dans un ouvrage qui intéressera le cartophile, le ferrophilie, l'amateur d'histoire locale...

Laurent Goulhen est l'auteur de « Petits Trains du Trégor - Ligne de Morlaix-Prézel-Plestin » (Ed. Skol Vreizh, 2003), premier volet de l'étude sur la ligne départementale Morlaix-Lannion.

Le volume : 28 € à commander à l'Association des Chemins de Fer des Côtes du Nord 7, rue de la Briqueterie 22360 Languieux

Introduction

Alors que l'année 2005 verra la commémoration du 60^e anniversaire de la fin de la seconde guerre mondiale et le centenaire des débuts du Petit Train de notre département, il a paru intéressant d'examiner comment une entreprise a vécu la période de la seconde guerre mondiale. Il s'agit ici de se pencher sur la Régie des Chemins de Fer départementaux des Côtes-du-Nord. Le réseau, construit à partir du début du XX^e siècle sur l'initiative du Conseil Général, suscite encore et toujours un intérêt de passionnés qui veillent à la restauration et la sauvegarde des ouvrages d'art, des gares, du matériel ferroviaire. Plusieurs associations se sont créées dans le département, un livre a été consacré en 2003 à l'ingénieur Harel de la Noë, concepteur du réseau.

Cette période allant de 1939 à 1945 est moins connue, alors qu'on s'est beaucoup intéressé à la construction du réseau et à

sa période faste jusqu'aux années 1930. Cette nouvelle guerre marque en quelque sorte le déclin des réseaux de chemins de fer locaux. L'étude de la période de l'occupation en France s'est, depuis plusieurs années, déplacée vers les grandes institutions et les grandes entreprises afin d'examiner leur attitude face à la Collaboration, à la spoliation et la déportation des Juifs. Ainsi la S.N.C.F., la Caisse des Dépôts et Consignations, de grandes banques se sont-elles penchées sur leur passé (qui a du mal à passer, pour reprendre le titre d'un ouvrage devenu une référence en la matière).

Cette évocation de l'une des périodes les plus sombres du XX^e siècle nous conduira de la « drôle de guerre » aux lendemains de la Libération.

Alain Lozach.



1. - La drôle de guerre

L'évocation de cette période, allant de septembre 1939 à l'occupation du département par les troupes du III^e Reich en juin 1940, nous permet de dresser tout d'abord un état des lieux.

La situation du réseau en 1939

Les hommes

La gestion des Chemins de fer des Côtes-du-Nord est assurée depuis 1922 sous la forme d'une Régie départementale, dirigée par un Conseil d'Administration où siègent huit personnes. Elle est présidée par M. Périgois. Sont membres du Conseil avec voix délibérative: MM. Janvier, Lefèvre et Mafart; M. Hélay directeur; MM. Bougeard, Guyader et Jacob représentants du personnel avec seulement voix consultative. Le Conseil se réunit au rythme d'une réunion tous les mois vers le 25, le procès verbal étant transmis à la préfecture qui, en général, en accuse réception et ne formule aucune observation. La direction de la Régie est confiée depuis 1934 à M. Eugène Hélay, un ingénieur des Ponts et Chaussées qui normalement doit prendre sa retraite en 1941. Le chef de service exploitation est M. Le Tacon. M. Hellier est inspecteur divisionnaire de l'exploitation.

En 1939, la Régie emploie 327 agents de diverses catégories (20 dans les services administratifs, 126 à l'exploitation, 114 au matériel et à la traction, 67 aux voies et bâtiments) dont 39 auxiliaires. Lors de la déclaration de guerre, 82 hommes sont mobilisés (dont 45 au matériel et à la traction), soit près de 25 % des effectifs. Cette énorme et rapide ponction est bien évidemment de nature à perturber le bon fonctionnement des services. Les conditions de travail de ceux qui restent en poste s'en ressentent (allongement de la durée hebdomadaire du travail, départs en retraite retardés), il est même fait appel à des retraités pour reprendre du service. Le régime de réquisition des chemins de fer pour les besoins militaires a été institué par le gouvernement et s'applique à la Régie.

Le réseau

En cette fin des années trente, la Régie ne dispose plus que d'un réseau réduit de lignes, qui longe le littoral du département de Matignon à Perros-Guirec. En effet, de nombreuses lignes ont été fermées au cours des cinq années précédentes, du fait de la concurrence des services de transports routiers. La coordination des transports publics de voyageurs, instituée en 1934, a amené le Conseil Général à des mesures drastiques. Des services de transport de voyageurs sont transférés sur route par autocars (230 kilomètres). On commence même à démonter des voies ferrées en 1935-1936 comme celle située entre Pont-Menou et Plectin Les Grèves. De nouvelles lignes sont fermées à partir du début de l'année 1937, surtout celles qui desservent l'intérieur du département (Collinée, Moncontour, Saint-Nicolas-du-Pélem, Quintin, Rostrenen). L'année suivante, le Conseil Général décide également de supprimer des lignes qui dirigent les voyageurs vers la côte

(Guingamp-Plouha, Plancoët-Saint-Cast, Lancelieux-Le Guildo) afin de réduire le déficit du réseau. En 1938, le réseau a transporté 894 400 voyageurs et 41 000 tonnes de marchandises.

Ces mesures radicales ont ainsi vu le réseau des chemins de fer départementaux se réduire de 233 kilomètres, il ne reste en exploitation que les lignes les plus fréquentées, notamment en été, soit 180 kilomètres de Matignon à Perros-Guirec en passant par Saint-Brieuc. Le réseau comporte 42 km de lignes en sommeil et 230 km de lignes déclassées. A titre d'exemple, le réseau départemental du Finistère a été entièrement fermé à partir du 1^{er} mars 1939, suite à un vote du Conseil Général, en novembre 1938. Les services reprennent, du fait des nécessités durant l'Occupation, sur 120 km de lignes. La fermeture définitive intervient au cours de l'automne 1946.



M. Périgois.

Le matériel

Sans entrer dans un inventaire à la Prévert, mentionnons les composantes du matériel dont dispose la Régie pour exploiter son réseau:

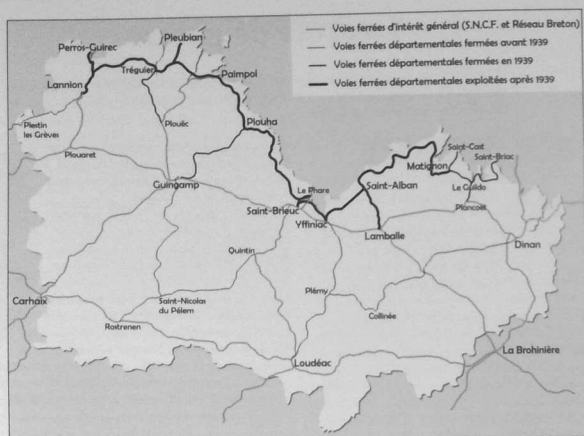
- 25 locomotives de 15 à 20 tonnes;
- 17 automotrices;
- 109 voitures à voyageurs;
- 170 wagons couverts;
- 315 tombereaux;
- 112 wagons plats.

Elle dispose également, avant le déclenchement de la guerre, de 17 cars, quatre camions, une camionnette et deux voitures de tourisme pour les besoins des transports routiers. Quatre autocars de marque Delage et Latil ne font plus partie du parc durant la période de la drôle de guerre, réquisitionnés par les armées françaises qui règlent une somme totale de 165 200 francs à la Régie en novembre 1939.

Autocars de la Régie départementale.



1 - Dans la suite de ce document, nous emploierons indistinctement les termes de Chemins de fer des Côtes-du-Nord, Régie et Réseau des Côtes-du-Nord (C.d.N.) pour désigner la même entité.



L'organisation administrative

Le Conseil d'Administration de la Régie

En cette année 1939, le Conseil prend des décisions concernant des mutations des agents, vers les lignes encore en activité, dans le cadre de la fermeture des lignes de Guingamp à Plouha, de Plancoët à Saint-Cast et du Guildo à Lancieux. Les règles d'avancement, de mise à la retraite avec indemnité de licenciement versée à la Caisse de retraite dans l'intérêt de la Régie qui a accepté les départs volontaires, la mise à la réforme d'agents inaptes pour des raisons de santé, les secours à verser à des agents gravement malades, constituent les points qui reviennent le plus souvent dans les procès-verbaux des réunions du C.A.

La modification de la loi sur les 40 heures, permettant de faire travailler les agents 45 heures, offre l'opportunité de réduire le personnel du réseau et de faire incorporer des agents en sur-nombre dans les effectifs du service vicinal, ce qui est accepté par le Conseil Général alors que la situation du réseau est difficile et que des incertitudes pèsent quant à la continuation de son exploitation sur un linéaire de voies de plus en plus réduit. Le Conseil est régulièrement informé des marchés passés en vue d'obtenir de l'huile, du carburant, des briques de charbon, etc. Il est également compétent afin d'accorder des secours aux agents en situation financière difficile pour des raisons de santé, en décidant la prise en charge de certains examens et soins coûteux.

Lors de la réunion du 22 septembre 1939, trois semaines à peine après la déclaration de guerre au III^e Reich et la mobili-

sation, le Conseil décide d'allouer leur traitement aux agents mobilisés jusqu'au jour de leur départ effectif et leur accorde un mois supplémentaire de traitement, mesure déjà appliquée lors de la guerre 1914-1918. Des indemnités spéciales sont également prévues pour les retraités rappelés au service durant les hostilités, en vertu d'un décret du 1^{er} septembre 1939. En novembre, il accepte d'allouer aux agents sous les drapeaux une prime différentielle permettant de combler l'écart entre la solde militaire et leur traitement à la Régie. Cependant, dans certains cas, des agents affectés dans des arsenaux touchent une solde supérieure à leur salaire antérieur.

En janvier 1940, les horaires de travail passent à 60 heures par semaine sur proposition du directeur, sans que les heures effectuées entre 45 et 60 heures donnent lieu à un supplément de salaire. Cette mesure est approuvée par le Ministre des Travaux Publics et des Transports dans un arrêté daté du 26 mai 1940. L'échange de facilités de circulation accordées aux agents de la S.N.C.F. sur le réseau départemental des Côtes-du-Nord et vice versa fait l'objet de négociations avec la S.N.C.F. qui aboutissent à un échec constaté lors de la réunion du C.A. du mois d'avril 1940.

Le Conseil est également appelé à revoir le régime de prise en charge des salaires en cas d'absence de l'agent pour raison de maladie : la période de demi-traitement passe de trois à sept jours, afin d'éviter que ne se multiplient des abus constatés les années précédentes chez certains agents.

Au mois de mars 1940, le Conseil adopte le compte administratif de l'exercice 1939 qui fait apparaître un déficit de 4,18 MF (recettes 5,155 MF ; dépenses 9,335 MF). Deux mois plus tard, le Conseil adopte le principe d'affiliation du person-

nel de la Régie au fonds national de compensation des allocations familiales, qui permet de leur accorder des primes à la naissance d'un enfant et des allocations familiales à compter du 1^{er} avril 1940. Il en coûtera vingt francs par agent et par an, soit pour 312 agents temporaires et permanents une somme de 6240 francs.

Le directeur fait état, lors de la réunion du 26 juillet 1940, du rapport qu'il a préparé sur la situation du réseau au cours du premier semestre pour la session du Conseil Général prévue en juillet 1940, alors que le régime de Vichy s'installe et suspend les instances départementales.

Le Conseil Général

Le réseau des chemins de fer départementaux a été réalisé en deux phases au début du 20^e siècle. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Harel de la Noë en a été le maître d'œuvre. Après avoir été exploité dans le cadre de concession à des compagnies privées, le réseau est exploité en Régie depuis 1922. Le Conseil Général est propriétaire des voies et des bâtiments ainsi que d'une partie du matériel. Il s'agit ici d'une Régie ayant une autonomie administrative et financière dirigée par un Conseil d'Administration désigné par le Préfet. Le Conseil Général mesure l'équilibre financier de la Régie. A toutes les sessions du Conseil Général un rapport est présenté sur l'évolution du trafic, les résultats d'exploitation, les investissements, les mesures sociales, etc.

Le Conseil Général est alors dominé aux élections de 1937, qui suivent de quelques mois celles du Front Populaire, par une majorité de centre-gauche de tendance radicale-socialiste modérée, face à un bloc conservateur de treize conseillers généraux. Le président du Conseil Général est Charles Meunier (conseiller général de Pléneuf depuis 1919). Une partie des conseillers généraux doit en principe être renouvelée en 1940, l'Histoire va en décider autrement.

Les Ponts et Chaussées

Le service des Ponts et Chaussées assure une tutelle de la Régie en étant un conseiller du Préfet auquel il soumet les propositions de décisions relevant des compétences de l'Etat. Ce rôle va se renforcer compte tenu des circonstances. Une certaine symbiose existe cependant entre les agents de la direction de la Régie du fait qu'ils sont issus du même corps : celui des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat.



Les Ponts et Chaussées sont notamment chargés de la mise en œuvre des dispositions relatives à la coordination des transports terrestres institués dans les années 1930. Ils ont également la responsabilité du Contrôle des transports.

La locomotive Corpet-Louvet n° 36, caractéristique du réseau des Côtes-du-Nord.

Le syndicalisme au sein de la Régie

Les cheminots ont toujours constitué une corporation fortement syndiquée. Dans les Côtes-du-Nord, l'Union Départementale C.G.T. a souvent été dirigée par un cheminot. Camard, des réseaux secondaires, est membre du bureau départemental dans les années 1920. Quatre cents agents du réseau de chemins de fer des Côtes-du-Nord sont alors syndiqués à la C.G.T. En 1932, lors de l'inauguration de la Maison du Peuple à Saint-Brieuc, chère à Louis Guilloux, la C.G.T. est divisée : d'un côté les Confédérés majoritaires dans le département, et de l'autre les Unitaires de la C.G.T.U. créée par les communistes. Face à la menace du fascisme, les cheminots sont les premiers à dissoudre leurs syndicats pour créer une nouvelle organisation en novembre 1935. Les postes de responsabilité sont partagés entre les deux tendances, il en est de même au sein de l'Union Départementale qui est réunifiée en décembre 1935.

L'échec de la grève générale décrétée par la C.G.T. le 30 novembre 1938, contre les décrets promulgués par Edouard Daladier, président du Conseil, et remettant en cause certains acquis du Front Populaire, jette le trouble chez les adhérents. Peu d'agents des chemins de fer y ont participé. Le secrétaire du Syndicat des cheminots, Amédée Quinio, également secrétaire de l'U.D., est démis de ses mandats lors du congrès du 4 juin 1939 pour ne pas avoir participé lui-même à la grève. Figure parmi les élus à la Commission administrative de l'U.D. C.G.T. Eugène Jacob délégué des cheminots de la Régie des Chemins de fer des Côtes-du-Nord.

La conclusion du pacte germano-soviétique et le refus du P.C.F. de condamner cet acte, qui aboutit quelques jours plus tard au partage de la Pologne par les nazis et les soviétiques en septembre 1939, est la cause de nouvelles divisions syndicales en ce début d'une nouvelle guerre mondiale.

En 1937, la Régie a fait l'acquisition de deux autorails de type De Dion O.C.I. Ce matériel doit concurrencer les cars par sa vitesse et son confort.

AVIS

ENTRÉE

EN ZONE CÔTIÈRE INTERDITE

Conformément aux instructions de l'Armée d'Occupation, seules les personnes domiciliées dans le Département des Côtes-du-Nord et les départements limitrophes, à savoir : *Finistère, Ille-et-Vilaine et Morbihan*, peuvent entrer, pour de simples voyages, dans la zone côtière interdite sur présentation de leur carte d'identité et d'un certificat de domicile récent portant traduction en langue allemande. La carte d'identité doit indiquer le domicile actuel : en cas de changement, une mention doit y être portée par le Maire ou le Commissaire de Police.

Toute personne domiciliée en dehors des départements précités ne peut pénétrer dans la zone côtière interdite que si elle est en possession d'une autorisation spéciale délivrée par les Autorités Allemandes.

La population est informée que des contrôles sévères sont effectués et les infractions constatées sont sanctionnées de **peines d'emprisonnement** infligées par les Autorités Allemandes quels que soient les motifs invoqués.

Les voyageurs qui, par ignorance de ces instructions, seraient, à ce jour, déjà entrés irrégulièrement en zone côtière interdite doivent se présenter de toute urgence à la Feldkommandantur ST. BRIEUC.

IMP. BARRON, SAINT-BRIEUC - 16 - 200-500

2. - L'Occupation allemande

À la veille de l'arrivée des troupes allemandes, le 13 juin 1940, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées fait part au Préfet de l'épuisement prochain de l'approvisionnement en charbon de la Régie des chemins de fer départementaux. Il est envisagé de supprimer les trains périodiques des jeudis et dimanches et de renoncer à doubler les convois en cas de fortes demandes. Le Préfet demande qu'un appel à la population soit préparé afin de l'inciter à ne se déplacer qu'en cas de nécessité absolue. D'autre part, l'acheminement des réfugiés doit être réalisé en urgence. Il est donc nécessaire d'économiser l'énergie en réduisant le nombre de services.

Les débuts de l'Occupation allemande

Le Département des Côtes-du-Nord est occupé par les troupes du III^e Reich le 18 juin 1940. Dès les premières semaines de l'occupation, la circulation automobile est sévèrement réglementée. Elle est même interdite le dernier dimanche de juin 1940, provoquant un afflux de voyageurs vers le Petit Train afin de se rendre aux plages par cette journée ensoleillée.

Une belle journée ensoleillée !

Alors que les Allemands occupent le département depuis une dizaine de jours, cela ne semble pas avoir perturbé les habitudes des habitants. En effet, on apprend par la lecture de diverses correspondances échangées les jours suivants que le dimanche 30 juin 1940, journée particulièrement ensoleillée, les estivants se sont rués sur les plages par le Petit Train du fait d'une interdiction de la circulation automobile. Les wagons étaient pleins à craquer, des bousculades ont eu lieu, environ vingt pour cent des voyageurs n'avaient pas pris de billet. Sur certaines sections de la ligne menant à la plage de Saint-Laurent en Plérin, les marchepieds touchaient le ballast. Cette situation est prise très au sérieux par les responsables de la Régie surtout si le beau temps se maintient le dimanche suivant. Dans son rapport du 1^{er} juillet, le directeur de la Régie, Eugène Héday, soumet au Préfet des mesures visant à supprimer tous les services les dimanches et jours fériés sur la ligne du Phare, même si cette mesure sera considérée comme une brimade par la population de la ville préfecturale; mais elle permettrait d'éviter des incidents, des bagarres. Par ailleurs, la disponibilité de charbon de la Régie ne permet de faire circuler les trains qu'une dizaine de jours; il est donc décidé de donner priorité au service postal, aux déplacements liés aux activités professionnelles, en évitant les doublages, cela devrait permettre de tenir au moins un mois. Le Préfet donne son accord sur ces mesures de bon sens.



Les réfugiés

Le déclenchement des hostilités a provoqué un afflux de réfugiés venant du Nord et de l'Est vers les départements de l'Ouest de la France, selon des plans mis au point depuis longtemps par les autorités. Ceux-ci ont trouvé le gîte et le couvert dans les communes littorales où des hôtels, des colonies de vacances, ont été mis à leur disposition. Au début du mois d'août, les Allemands demandent que les réfugiés évacuent les communes côtières, probablement pour des impératifs militaires. Des trains spéciaux et gratuits sont mis à la disposition de ces personnes à la demande du Service des réfugiés de la Préfecture qui leur alloue des bons de transports s'ils sont hébergés dans une commune située à moins de 15 km de la côte. La Régie des Côtes-du-Nord assure même le transport des bagages gratuitement pour certains d'entre eux qui sont ramenés au camp de Robien à Saint-Brieuc.

La zone interdite

Dès le début de l'Occupation allemande, l'accès à la zone côtière est strictement contrôlé. Un laissez-passer « Ausweiss » est nécessaire pour circuler. Même les fonctionnaires des Ponts et Chaussées doivent obtenir une autorisation afin de se rendre sur certains lieux proches des installations allemandes. La délimitation de la zone côtière interdite mettra plusieurs mois avant d'aboutir à un accord entre la Feldkommandantur et la Préfecture. Fin 1941, l'affaire est réglée. En mars 1942, la zone est étendue jusqu'à la R.N. 12 et la ligne ferroviaire Paris-Brest. Les infractions font l'objet de punitions. Une nouvelle extension de la zone interdite a lieu en mars 1944, elle descend cette fois un peu plus au sud de Saint-Brieuc, jusqu'à Saint-Julien et Quessoy.

Tout le réseau de la Régie est donc en zone interdite, ce qui ne va pas sans poser des problèmes, mais cela va aussi présenter des avantages pour certains. Les agents de la Régie résidant dans les communes côtières sont dotés d'attestation leur permettant de circuler en zone interdite à compter d'octobre 1941. En août 1941, les autorités allemandes demandent que des affiches soient apposées dans toutes les gares du réseau indiquant que « l'accès des territoires côtiers du département des Côtes-du-Nord est interdit par l'Autorité occupante. Ce n'est que dans les cas d'une urgence exceptionnelle que la Kreiskommandantur accordent des dérogations. En cas d'infraction, il sera procédé à l'expulsion et les intéressés seront poursuivis ». Les responsables de la Régie font remarquer que ces affiches devraient être posées dans toutes les gares et en région parisienne qui fournit le plus grand nombre d'estivants à destination des gares du

La ligne du Phare a toujours connu une grande affluence en période estivale. La guerre ne semble pas modifier ces habitudes.

réseau. Ces recommandations n'ont pas dû avoir l'effet escompté car en mai 1942 il est annoncé que des contrôles plus sévères seront effectués dans les gares afin de vérifier les entrées dans la zone côtière via le réseau des C.d.N. Il ne devra plus être délivré de billets dans les gares de la S.N.C.F. pour ces destinations, sauf aux personnes munies d'autorisation et de certificat de résidence, sous peine d'emprisonnement.

Les restrictions de circulation automobile

En août 1940, une autorisation spéciale est nécessaire, attribuée aux véhicules strictement indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt public. La falsification des pièces constituant une autorisation de circuler est punie d'une peine de six mois à trois ans d'emprisonnement et à la confiscation du véhicule. Les autorisations sont de trois types : S.P. pour les services publics, S.R. pour les services de ravitaillement (puis en août 1941, I.G. pour les activités à caractère général) et A.T. pour les autorisations temporaires, et sont appuyées sur le pare-brise de la voiture pour faciliter les contrôles. En 1941, la durée de validité de ces autorisations est limitée à un an pour les premières, six mois pour les secondes et seulement sept jours pour les temporaires et délivrées après avis d'une commission départementale dans laquelle siège, aux côtés du Préfet, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Les conducteurs des véhicules des administrations doivent être munis d'un bon de sortie ou d'un ordre de mission délivré par le chef de service.

Quelques mois plus tard, le 30 novembre 1941, une loi institue dans chaque département un service de la circulation et du roulage chargé d'assurer l'utilisation la plus rationnelle et la plus économique de tous les véhicules civils de transport routier, public et privé. Placé sous l'autorité du Préfet assisté de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, il a dans ses attributions l'organisation des transports routiers, notamment en matière de coordination, la délivrance des autorisations de circuler, la délivrance des licences d'achat des véhicules, ainsi que la répartition des carburants, pneumatiques, pièces détachées nécessaires aux véhicules. Bref, un service stratégique pour contrôler tout ce qui circule dans le département.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications, Robert Gibrat, et le Conseiller d'Etat, secrétaire général de la Police en octobre 1942 René Bousquet, déclarent cependant que les difficultés rencontrées pour le maintien des transports indispensables à la vie du pays se sont sensiblement accrues : pénurie de carburants et lubrifiants, rareté des pneumatiques, réduction des parcs de matériel. Il apparaît que la meilleure solution consiste à placer la totalité du service du roulage sous l'autorité de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et non plus sous celle du Préfet. Grâce à la collaboration du groupement départemental des transports routiers, il pourra planifier les transports publics et privés dans l'intérêt général.

En 1941, les Ponts et Chaussées doivent se doter dans chaque département d'un arrondissement des transports chargé de la coordination des transports ferroviaires et routiers, ainsi que du contrôle des chemins de fer d'intérêt local.

Les services de garde

En septembre 1940, dans le canton de Lannion, les Allemands veulent réquisitionner les hommes afin d'assurer la garde des lignes téléphoniques durant vingt-quatre heures d'affilée. Le directeur de la Régie essaye de soustraire ses agents à cette obligation en leur délivrant des attestations justifiant la nécessité de leur présence au travail. Le commandant de la place de Lannion, le capitaine Héniery, ne voit pas la chose du même œil, il ne souhaite pas délivrer des exemptions, tout le monde doit être logé à la même enseigne. Il décide néanmoins d'affecter les agents de la Régie à des gardes moins contraignantes : un transformateur rue de Tréguier, un poste d'essence, le poste de la sirène de l'Hôtel de Ville.

La Régie est également dans l'obligation de respecter les usages de la défense passive. Les volets et les rideaux doivent être tirés dans les locaux, gares, dépôts, afin qu'aucune lumière ne soit apparent de l'extérieur pendant le couvre-feu. Des aménagements sont prononcés à l'égard de la Régie et répercutés sur les agents fautifs.

Les restrictions de services du fait des pénuries

Le directeur de la Régie fait part au Préfet, dans un courrier en date du 5 août 1941, de l'amélioration de la situation des services du fait de la constitution de réserves de charbon et d'huile à cylindre et à mouvements, ce qui permettra d'assurer les services durant deux à trois semaines. Il convient cependant d'envisager de compresser les services à compter du 11 août 1941. Le directeur propose de n'assurer des liaisons entre Saint-Brieuc et Tréguier que les mardis, mercredis et samedis ; les mercredis et samedis entre Saint-Brieuc-Matignon-Lamballe et Saint-Alban. Les autres jours, un seul aller-retour serait proposé aux voyageurs. Sur la ligne desservant la Côte de Granit Rose, seuls seront assurés les services de l'après-midi. La ligne vers Le Légué ne fonctionnera que les jours de marché à Saint-Brieuc, les mercredis et samedis. Le directeur fait mention des demandes multiples qu'il reçoit des municipalités qui souhaitent des services spéciaux vers les plages ou lors de fêtes locales, ne se rendant pas compte des difficultés que rencontre la Régie.

L'approvisionnement en charbon et huile est déterminé par le Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'Intérêt Local qui fixe tous les mois la dotation de chaque réseau. La direction de la Régie considère qu'il faut effectuer des réserves pour pouvoir transporter les récoltes de céréales et de pommes. La réduction du nombre de trains est approuvée par les Ponts et Chaussées et le Préfet.

Les chemins de fer sous tutelle allemande

L'article 13 de la convention d'Armistice, signée dans un wagon de la forêt de Compiègne près de Bethondes le 22 juin 1940, stipule que les chemins de fer sont mis à la disposition des autorités occupantes et plus particulièrement de la Wehrmacht. L'exploitation des services avec du matériel et du personnel français est laissée aux compagnies ferroviaires sous

le contrôle des Allemands ; dans les premiers temps, une autorité militaire la W.V.D. (Wehrmacht Verkehrs Direktion) va assurer depuis Paris la tutelle des chemins de fer durant deux années. A Rennes est installée pendant quelques semaines, avant son transfert vers Paris en fin d'année 1940, une direction couvrant tous les chemins de fer de l'Ouest de la France. Les transports effectués pour les besoins des troupes d'occupation sont satisfaits en priorité et réglés dans le cadre de cette convention, c'est-à-dire que c'est le gouvernement français qui doit en fait payer la note, puisque les frais d'occupation sont à sa charge, ce qui représente plusieurs millions de francs par jour ! Par contre, il est prévu que les troupes menant des opérations militaires à l'heure où l'Allemagne prévoit encore d'envahir la Grande-Bretagne, ne relèvent pas de cette convention. Le contrôle sera déconcentré dans les régions.

A partir de 1942, les Allemands reviennent leur dispositif : la surveillance des chemins de fer jusqu'à assurée par les militaires est transférée à un organisme civil dépendant du ministère des transports du Reich. Une direction centrale est créée à Paris, Hauptverkehrsdirktion « H.V.D. » qui dispose de plusieurs directions, Eisenbahndirktionen (E.B.D.) dont une pour l'ouest de la France (Paris-West) à laquelle est rattachée la Bretagne. Une T.K. Transportkommandantur, également installée sur les mêmes territoires a en charge l'ensemble des transports, pas seulement ferroviaires. Une antenne à Rennes est créée, la direction de service de surveillance des chemins de fer (Der Vorstand des Eisenbahn-Überwachungsamts) ; Le Mans et Nantes ont également ce type de services allemands.

Un chef de gare allemand est en poste à Saint-Brieuc, comme dans toutes les gares importantes. Il s'agit en général d'agents de la Reichsbahn, souvent des hommes plutôt âgés. Toutes les personnes (y compris les cheminots) collaborant avec des services allemands sont d'après le code de justice militaire allemand soumis aux très dures lois de la guerre, qui prévoient dans presque tous les cas la peine de mort ou les travaux forcés à perpétuité.

Ainsi à tous les échelons importants de la hiérarchie ferroviaire est mis en place un organisme allemand qui contrôle tout ce qui se passe et qui dispose des informations sur les moyens disponibles, les services, les ateliers de réparation, etc.

Les relations avec les compagnies secondaires sont assurées par l'entremise de la S.N.C.F. : « un délégué des chemins de fer départementaux doit être désigné auprès de celle-ci », indique le colonel d'infanterie Parquin, chef de la délégation française à Paris pour les communications en août 1940. Ce délégué sera M. Grignon, directeur de la Société Générale des Chemins de Fer Secondaires.

La libération des cheminots prisonniers

Dès les premières semaines de l'occupation, des tractations sont menées dans le cadre de la commission de l'Armistice qui siège à Wiesbaden afin de faire libérer certains prisonniers dont la profession représente un intérêt majeur pour la bonne

marque de l'économie du pays. C'est notamment le cas des cheminots et des agents des Ponts et Chaussées qui peuvent bénéficier non pas d'une libération mais d'un congé de captivité, nuance ! La question est posée par les représentants français dès le début du mois de juillet 1940. Elle concerne également les agents des réseaux secondaires suite à une intervention de la Direction Générale des Chemins de Fer Economiques auprès de la S.N.C.F. Assez rapidement les Allemands donnent leur accord pour libérer les agents qui travaillaient avant la guerre en zone désormais occupée. Ce personnel devra être mis en congé de captivité avec l'engagement formel de rentrer le cas échéant dans les camps de prisonniers de guerre. Les libérations s'effectuent dans les mois suivants.

En ce qui concerne la Régie des C.d.N., une liste de 24 noms est fournie en septembre 1940, dont trois agents n'ayant pas encore fait connaître l'adresse de leur captivité à leur famille. Dans le même temps, des démarches sont menées afin que les maires des communes de résidence de ces agents interviennent également auprès du Préfet et de la Feldkommandantur afin d'accélérer les libérations. Un an plus tard, il ne reste plus que 15 noms sur la liste. Plusieurs agents ont été libérés sous divers motifs. Le Dolelec, facteur enregistrant à la gare de Lamballe, renvoyé dans ses foyers pour deux mois en août 1940, est à nouveau interné dans un camp à Trémoussin puis libéré en octobre. Henri Audouard, commis principal est libéré au titre de la Marine et remis à disposition du réseau ; il en est de même pour Emile Parcou, chef de train, en août 1941. René Le Gal est rapatrié sanitaire et reprend son service à la Régie en septembre 1942. Durant le mois d'avril 1943, il est tenté de faire libérer également des soldats proches d'agents de la Régie (mari, frère, beau-frère, etc.) dans les régions fortement exposées aux bombardements des Alliés. Deux mille parents d'agents de la S.N.C.F. ont ainsi été libérés en février 1943. La mesure serait étendue aux agents des réseaux secondaires. La direction de la Régie questionne ses agents, une longue liste est établie. On ne sait jamais.

Ainsi le nombre des agents de la Régie prisonniers en Allemagne s'est progressivement réduit au fil des mois, une dizaine ayant été libérée entre 1941 et avant la fin de la guerre en Europe.

Les réquisitions de matériel

Les Allemands prennent leur revanche sur les Français qui avaient imposé à l'Allemagne des conditions très dures lors du traité de Versailles en 1919, en l'obligeant notamment à livrer du matériel ferroviaire. Les nazis demandent dès août 1940 la livraison au III^e Reich d'un millier de locomotives ainsi que 15000 wagons convertis et 20000 wagons découverts. Malgré d'âpres négociations afin de réduire ces exigences, la France et plus particulièrement la S.N.C.F. doivent se plier aux exigences des vainqueurs. Les réseaux départementaux doivent également faire face à cette réquisition, y compris dans les Côtes-du-Nord où le matériel n'est cependant adapté qu'à des voies étroites.

1 - Les frais d'occupation dus par la France au III^e Reich s'élevaient à 400 millions de francs par jour en juillet 1940, passant à 300 millions seulement en mai 1941, puis à 600 millions en novembre 1942 après l'occupation totale du pays par les Allemands suite au débarquement allié en Afrique du Nord. Au total, la France a versé 631,8 milliards de francs soit 38 % du revenu national entre 1940 et 1944. *La France de Vichy 1940-1944* de Robert O. Paxton, Editions du Seuil.

Autorisation de circulation d'un agent du réseau des Côtes-du-Nord.

DÉPARTEMENT
des
CÔTES-DU-NORD

Régie Départementale
des Chemins de fer
des CÔTES-DU-NORD

DIRECTION

A U T O R I S A T I O N
A U S W E I S

Monsieur *Spinale François*

Agent des Chemins de fer des Côtes-du-Nord
Brücken und Eisenbahn des Départements "CÔtes-du-Nord"

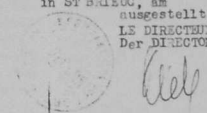
né le 1^{er} janvier 1904 à *St Brieuc (C. d. N.)*
geboren in *St Brieuc (C. d. N.)*

demurant à *St Brieuc (C. d. N.), 123, rue de la Fayette*
in *St Brieuc (C. d. N.), 123, rue de la Fayette*
wohnhaft

est autorisé à circuler à bicyclette pour son travail.
ist berechtigt für seine Arbeit mit Zweirad zu fahren.

Délivré à *ST-BRIEUC, le 21 janvier 1941*
in *ST BRIEUC, am 21. Januar 1941*

ausgestellt
LE DIRECTEUR,
Der DIRECTOR,



**Saint-Brieuc – Le « tortillard » à l'honneur.
Le modeste « tacot » des C.d.N.
a bien mérité de la région.**

Et il roulera jusqu'à la consommation... du charbon.

On a beaucoup blâgé les « tortillards » parce que, au temps des locomotives massives des grands réseaux et des autocars de luxe des grands itinéraires routiers, ils représentaient un anachronisme que d'aucuns trouvaient amusant. Bien sûr, ils n'avaient ni wagons-restaurants, ni sleeping-cars. Ils allaient lentement dans les côtes (et Dieu sait s'il y en a dans notre département!), s'époumonant pour pas grand chose, et crachant comme des asthmatiques des flocons de fumée noire parsemés de bacilles... pardon, d'escarilles... Les vaches noires et blanches de la race bretonne et celles de la race française regardaient passer la caravane avec de grands yeux placides qu'aucune crainte ne venait troubler. Le modeste « tacot » faisait partie du mobilier de la maison ou plus exactement du paysage. Comme les chemins bretons qui vont de travers au lieu d'aller droit, le tortillard multipliait les courbes et les détours, sans respect pour les principes sacrés de la géométrie qui veulent que le plus court chemin d'un point à un autre soit la ligne droite.

Au service de tous

Mais le souci principal du « tacot » n'était pas tant la rapidité que l'intérêt de desservir le plus de « patelins » possible. Si les gares de Saint-Brieuc, de Saint-Quay, de Paimpol, de Tréguier,

d'Erpuy ou de Lamballe avaient une certaine allure, les humbles stations des Rosaires, du Questel, du Kévérou, de Coquinet ou des Ponts-Neufs, avaient, elles aussi, un rôle indispensable puisqu'elles permettaient à deux ou trois voyageurs de descendre à proximité de leurs dieux lares.

Aussi bien, le « tacot » allait son petit bonhomme de chemin sans se soucier des sarcasmes. « Rira bien qui rira le dernier, pensait-il; un jour viendra où vous serez bien heureux de me trouver, et ce jour-là vous estimerez que votre vieux bonhomme de « tacot » a encore du bon. »

Qui l'eût cru? Le jour est arrivé où nous mettons tout notre espoir en la petite locomotive un peu poussive, fumant, soufflant, crachotant « dans un chemin montant, sablonneux, malaisé et de tous les côtés au soleil exposé ».

Sous la pression des événements, le rail, le petit rail a vaincu la route orgueilleuse. Oh, il ne triomphe pas! Ou du moins son triomphe est modeste comme le fut toute sa vie. Mais il pense: « Vous m'avez souvent méprisé et raillé, mais aujourd'hui vous venez à moi, tel l'enfant prodigue, humble et repent. Vous serez beaucoup pardonné, parce que vous avez beaucoup péché. Et s'il y avait encore des veaux gras en ce temps de vaches maigres, j'en tuerais un en votre honneur pour fêter le retour à la raison. »

Car nos routes sevrées d'autocars rapides et d'autos sans vergogne ont dû céder le pas au « tacot » sans prétention, vestige d'un âge heureux où l'on savait encore aller lentement pour aller plus sûrement et pour pouvoir jouir de paysages splendides dont les envoûtés de la vitesse ignoraient tous les charmes.

Qu'on nous permette d'exprimer un regret, pourquoi a-t-on supprimé tant de lignes d'intérêt local à l'intérieur du département? Elles auraient été si utiles aujourd'hui. Certes, on ne pouvait prévoir les événements actuels, mais gouverner n'est-il pas prévoir?

Ce que nous dit le chef de service de l'exploitation

M. Le Tacon, l'aimable et actif chef de service de l'exploitation du réseau des Côtes-du-Nord, a bien voulu nous accorder quelques instants d'interview.

Il nous a dit – ce dont nous ne doutons pas – combien avait été grande la tâche de la Compagnie des Chemins de fer départementaux depuis le début de la guerre:

– Nous avons d'abord assuré, en sus du service normal, la liaison de milliers de permissionnaires entre les localités des côtes ouest et est avec la grande ligne Paris-Brest. Puis nous avons organisé des communications faciles au profit des élèves du Lycée de Saint-Brieuc et des annexes de Saint-Quay-Tréguier et du Val-André.

– Et les réfugiés?
– Cela fut notre gros souci. Je peux dire que nous avons transporté des dizaines de milliers de réfugiés vers les multiples centres de repli disséminés sur notre réseau. Tout s'est passé sans heurt et, je crois, à la satisfaction de tant d'infortunés anxieux de gagner un gîte, même précaire.

– Et aujourd'hui?
– Aujourd'hui, notre tâche est plus lourde encore. Il nous faut organiser pour les réfugiés la première étape du chemin du retour, assurer le trafic des marchandises que la route ne peut plus transporter, répondre aux besoins de l'armée d'occupation et au transport de ses permissionnaires, etc.
– Il est bon de souligner que depuis septembre dernier, nous avons dû assurer tous nos services avec un personnel très sensiblement réduit, puisqu'au 1^{er} septembre 1939 nous avions 330 agents et, en mai 1940, 212 seulement. Nous avons pu récupérer quelques affectés spéciaux en mai dernier. Ajoutez à cela un matériel dont l'entretien normal n'a pu être convenablement assuré.

Quelques chiffres

– Pouvez-vous nous donner quelques chiffres susceptibles d'éclairer nos lecteurs?

– Très volontiers. Si l'on compare le trafic de la période janvier-mai 1939 avec celui de la période correspondante de 1940, on enregistre les résultats suivants:

« Nombre de billets distribués: 5 premiers mois de 1939, 225 000; 5 premiers mois de 1940, 252 000.

« Dans ces chiffres ne sont pas compris les militaires, les permissionnaires et les réfugiés.

« Wagons expédiés: 1939, 2 450; 1940, 3 125; wagons reçus: 1939, 2 370; 1940, 3 020.

« Si l'on considère les résultats d'exploitation pendant les deux mêmes périodes, les chiffres accusent une augmentation de recettes de 465 000 francs et une diminution de dépenses de 305 000 francs. Le déficit est donc réduit de 860 000 francs.

« J'ajouterais que, au cours de ce présent mois de juillet, les recettes ont été sensiblement supérieures à celles de juillet 1939, malgré le nombre réduit des trains et leur suppression complète sur la ligne Le Légué-Le Phare, le dimanche.

– Précisément, le public a été fort ennuyé de cette dernière suppression dominicale.

– Je le conçois fort bien, mais nous ne pouvions pas fournir assez de trains pour assurer ce trafic le dimanche. Une seule journée nous a montré qu'on ne pouvait le continuer sans risquer des accidents, d'autant que beaucoup d'usagers s'écartaient trop d'une discipline nécessaire.

Qui veut voyager loin ménage sa monture

– Comptez-vous établir bientôt de nouveaux horaires et augmenter le nombre de trains?

– Il ne saurait être question pour le moment. Voyez-vous, ce que nous voulons surtout, c'est durer. Or, notre ravitaillement en charbon est limité et l'on ne saurait dire quand nous pourrions renouveler nos stocks. Nous ne pouvons donc nous risquer à charger davantage notre trafic dans l'ignorance où nous sommes de l'avenir, tant pour nos machines à vapeur que pour nos automobiles, qui utilisent le fuel-oil. Cela, le public le comprendra certainement, comme il sait que nous ferons tout pour lui donner satisfaction lorsque cela sera possible.

De cet exposé documenté de M. Le Tacon, nous retiendrons surtout que dans la période extrêmement difficile de la guerre et depuis l'armistice, le personnel tout entier de la Compagnie des Côtes-du-Nord et ses dirigeants ont donné le maximum d'un effort méritoire et soutenu.

Nous devons les en féliciter vivement. Le « tortillard » a bien mérité de la région.

R.B.

(L'Ouest-Eclair, 1^{er} août 1940)



M. Le Tacon, chef d'exploitation de la Régie.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Dès octobre 1940, la Régie doit mettre à disposition de la Standortkommandantur de Saint-Brieuc un train complet (composé d'une locomotive, un fourgon et sept voitures) qui doit être tenu à la disposition des Allemands jour et nuit et prêt à partir une demi-heure après que l'ordre en aura été donné. Trois agents sont affectés en permanence à ce train et un dortoir a dû être aménagé à la gare centrale afin d'avoir ce personnel sous la main.

Les Allemands demandent également les cartes de tous les réseaux qui précisent les écartements des voies, les lignes remises en état après les combats, les gares secondaires en contact avec des gares de la S.N.C.F., ainsi que dans notre département les lignes fermées qui n'ont pas encore été déposées. En 1941, les Allemands exploitent à nouveau pour leurs besoins la ligne Plancoët-Saint-Cast sur la section entre Matignon et Saint-Cast. En septembre 1941, il est signalé aux compagnies de chemins de fer qu'aucun matériel ferroviaire ne peut être enlevé par les occupants sans l'autorisation du Général Kohl, délégué en France du chef allemand des transports.

Un autocar Unic de 31 places est réquisitionné par la Feldkommandantur en octobre 1943, puis acheté par l'armée allemande pour 300000 francs dans le sud de la France. Les Allemands réquisitionnent, sans payer quoi que ce soit à la Régie, un car Panhard de 19 chevaux ainsi qu'un camion De Dion de 20 chevaux lors de l'évacuation de leurs troupes avant la Libération. Par contre, font l'objet de réquisitions d'autorité avec versement du prix des véhicules, trois autocars, deux Unic et un Renault entre octobre 1943 et mars 1944 pour une valeur totale de plus d'un million de francs, paiement effectué à la

caisse du réseau par l'intermédiaire de la Banque de France. Du carburant et des pneus ont également été réquisitionnés par les occupants sans compensation financière.

Les réquisitions de camions

Les Allemands ont de plus en plus besoin de matériel pour les chantiers du Mur de l'Atlantique et les besoins de la guerre alors que dans le même temps ils limitent au maximum les possibilités de circuler. Ainsi en janvier 1943, sur 5300 camions à essence disponibles dans le département des Côtes-du-Nord, seuls 1137 sont autorisés à circuler. 4200 véhicules sont ainsi mis sur cales, faute de carburant, de pneus, de pièces détachées. Le service du roulage allemand demande réquisitionnement des camions; ainsi, en janvier 1943, dix camions de 3 à 5 tonnes dans le secteur de Loudéac à fournir dans les meilleurs délais.

Une commission du roulage se déplace dans tout le département afin de recenser les véhicules aptes aux besoins de l'armée allemande. Les agents des Ponts et Chaussées qui accompagnent un officier allemand dans ce travail se font un malin plaisir de fanfaronner les indications qu'ils doivent inscrire sur les registres.

Les interruptions de service

Sur la ligne Saint-Brieuc-Yffiniac, les services doivent être interrompus en février 1941 quand les Allemands effectuent des exercices de tir près de la Grève des Courses. Le train a dû être immobilisé durant une heure vingt minutes le 15 de ce mois, ce dont se plaint la Régie du fait des perturbations sur les circulations et correspondances que génèrent ce genre d'activité. Un *modus vivendi* est cependant recherché avec les autorités d'occupation afin d'interrompre les tirs pendant le passage du train, qui serait signalé au préalable aux troupes concernées.

Fermée le 15 février 1939, la ligne Plancoët-Saint-Cast reprend du service pour les besoins de l'armée allemande en 1941.



1 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 5W5

L'Occupation allemande

Les réquisitions de locaux

Au cours de ces quatre années d'occupation, les Allemands prennent leur aise. En novembre 1940, le chef de gare de Tréguier signale à ses supérieurs qu'un officier allemand a donné ordre de mettre à sa disposition le quai couvert et la moitié de la halle de la gare. En décembre 1940, c'est à Trégastel que la gare est occupée par une unité du secteur postal allemand avec des chevaux; en juillet, les locaux sont toujours indisponibles, cette fois c'est la Jeunesse Hitlérienne qui s'y est installée. En août 1941, la Kreiskommandantur met à la disposition de la Croix Rouge les anciens locaux de la gare départementale pour y installer le Centre d'Accueil des Prisonniers. En avril 1943, la station du Phare à Saint-Laurent en Léridon est réquisitionnée dans le cadre des obligations de cantonnement des troupes d'occupation imposées à l'Etat Français. Le terminus de la ligne doit être déplacé de 1500 mètres, les terrains et bâtiments ayant été incorporés dans des ouvrages militaires. Le dépôt de Cesson, un terrain de 3200 mètres carrés, est occupé depuis juillet 1940 par des télégraphistes puis par un groupe d'artillerie, enfin par une formation automobile. Des dégradations sont constatées sur le matériel et les locaux; la cabine d'un fourgon sert de latrines.

Des soldats se présentent souvent sans bon de réquisition pour se servir, comme ceux qui en octobre 1942, prennent 85 traverses à la station d'Hénanbihen afin de faire du feu alors qu'elles étaient destinées à la voie ferrée entre Matignon et Saint-Cast qui dessert les chantiers de l'Organisation Todt.

La Régie et l'Administration de Vichy

Le Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'Intérêt Local (C.O.V.F.I.L.)

Le régime de Vichy instaure dès les débuts de l'Occupation un contrôle très strict de l'économie. Il s'agit même d'un certain dirigisme conditionné par la gravité de la situation. Des Comités d'organisation des différentes branches industrielles sont institués, remplaçant les fédérations patronales d'avant-guerre, tous les syndicats ayant été supprimés. Un Office Central de la Production et de la Répartition Industrielle (O.C.P.R.I.) est également mis en place, chargé de répartir les matières premières entre les différents secteurs de l'économie.

A l'instar de toutes les branches économiques du pays, les chemins de fer secondaires se voient également coiffés par un comité d'organisation. Celui-ci, le Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'Intérêt Local est créé par décret en date du 12 novembre 1940. Il tient sa première réunion le 6 décembre de la même année et établit son siège à Paris aux 5 et 7 de la rue d'Aumale. Ce comité a pour but de regrouper toutes les compagnies et administrations exploitant des V.F.I.L. ou des tramways, de diriger la profession, d'arbitrer les différends à l'intérieur de la profession, de fixer le taux de cotisation pour permettre son fonctionnement. Il va également servir d'interlocuteur pour l'ensemble des compagnies auprès des administrations et des occupants. Il a notamment pour fonction de



En novembre 1940, les Allemands réquisitionnent la moitié de la halle à marchandises de la gare de Tréguier.

regrouper les demandes de matériaux (traverses, rails, charbon, huile, etc.) nécessaires au fonctionnement des réseaux. Le fonctionnement de ce comité est assuré grâce à une cotisation obligatoire des réseaux calculée selon les dispositions suivantes: un forfait de 500 F par entreprise, auquel s'ajoutent 10 F par kilomètre de chemin de fer en exploitation et une somme de 0,2 à 0,5 pour mille du montant du chiffre d'affaires. Pour la Régie des Côtes-du-Nord la cotisation de l'année 1941 s'élève à 5632 francs. En 1943, le C.O.V.F.I.L. est autorisé à majorer la cotisation de 35 %, à laquelle vient s'ajouter une taxe de 40 % pour financer l'O.C.P.R.I. La cotisation pour les Côtes-du-Nord passe ainsi à 14910 francs.

C'est également le C.O.V.F.I.L. qui est le point de centralisation des factures dues par les Allemands et qui assure par la suite les reversements à chaque compagnie. Il perçoit du III^e Reich une indemnité forfaitaire versée mensuellement pour rémunérer les transports par chemin de fer de voyageurs et de marchandises effectués par les compagnies secondaires au profit de l'armée allemande à l'exception de la S.N.C.F. Charge pour le C.O.V.F.I.L. d'opérer les reversements au vu des factures qui lui sont adressées mensuellement par les réseaux. C'est notamment le cas lors des chantiers du Mur de l'Atlantique. En août 1942, le comité informe ainsi la Régie des Côtes-du-Nord qu'une somme de 238738 francs est mise à sa disposition, ce qui représente 61,5 % des factures relatives à des transports effectués de novembre 1941 à février 1942.

La suppression des Conseils Généraux

Etant une Régie départementale soumise à de nombreuses tutelles, comment va-t-elle vivre cette période? Tout d'abord le gouvernement de Laval suspend le 12 octobre 1940 les Conseils Généraux (donc l'autorité politique responsable de la gestion de la Régie), remplacés par des Commissions Administratives nommées par le Gouvernement sur proposition du Préfet. Neuf personnes sont désignées pour se substituer aux 48 conseillers généraux (J.O. du 11 février 1941). Il est fait appel à des personnalités fidèles à la Révolution Nationale. Le Président de la Commission est le Maire de la Commune du Foel, Paul de Robien. Sont également membres de cette instance le Sénateur-Maire de Lannion, Edgar de Kergariou, Raoul, Maire de Louargat, Mordelet, Maire de Coudelin, Morel, Maire de Plouec-sur-Lié (prisonnier en Allemagne,

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

il ne siègera pas), le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie O.L. Aubert, un marin-pêcheur F. Kervarec et un avocat L. Petitjean.

La Commission Administrative se réunit quatre fois à la Préfecture en 1941. L'ordre du jour et les décisions de cette assemblée pétainiste restent relativement anodins, les décisions fondamentales étant concentrées dans les mains du Préfet. Elle délibère néanmoins sur des dossiers de la compétence du Conseil Général d'avant juin 1940. Le budget départemental doit être voté afin de permettre la levée des impôts, les crédits pour le réseau routier départemental, etc. La suppression des Conseils Généraux marque un retour à un étatsisme fort. Le régime de Vichy met les collectivités locales sous tutelle ou en veillesse. Par ailleurs, certains services locaux sont remis sous la responsabilité de l'Etat comme le service vicinal.

La première réunion a lieu au mois de mars 1941 afin d'examiner le budget départemental qui est soumis pour approbation au Ministère de l'Intérieur. Une autre réunion a lieu en avril 1941. La Commission Administrative a mis en place trois sous-commissions. Il est prévu une réunion tous les deux mois avec examen préalable des dossiers le matin. Le budget départemental 1941 s'élève à 96.655 MF. Il est prévu un emprunt de 4.350 MF pour les chemins vicinaux, bien que les travaux soient suspendus. Lors de la réunion suivante, la commission administrative examine les dossiers relatifs à l'entretien des bâtiments départementaux, le ravalement et l'habitat rural dont le Préfet veut promouvoir la modernisation. Le recouvrement des impôts locaux s'effectue normalement malgré l'occupation. Pour les chemins de fer départementaux, le budget de l'exercice 1941 prévoit une charge totale de 5,3 millions de francs comprenant la subvention d'équilibre, les frais de contrôle à verser aux Ponts et Chaussées, les frais de réorganisation du réseau et une indemnité temporaire pour les retraités. Le directeur est amené à présenter, devant cette instance se substituant au Conseil Général, les dossiers concernant la Régie des chemins de fer.

Le budget de l'exercice 1942 est soumis aux conseillers lors de la session du 26 septembre 1942. En mars 1942, la Commission entend des exposés concernant le ravalement en blé. Le Préfet lit des extraits des discours prononcés lors de la prestation de serment au Maréchal Pétain. La situation budgétaire est à l'ordre du jour de la session d'avril 1942: le budget ne prévoit plus que 2.195 MF pour le réseau de chemins de fer. En 1942, la Commission est renouvelée; six nouveaux membres font leur apparition.

Le Conseil Départemental

En avril 1942, Pierre Laval, de retour sur le devant de la scène politique vichyssoise, décide de mettre en place un Conseil Départemental ayant une assiette politique plus large, pour s'apparenter un peu au Conseil Général d'avant-guerre. Cette remise en vigueur des Conseils Généraux provoque l'étonnement des membres la Commission Administrative des Côtes-du-Nord lors de la réunion du 23 avril.

Convoqués à nouveau fin août, les membres de la Commission Administrative sont en position d'attente selon le Préfet, qui préfère dorénavant ne les réunir qu'en cas de besoin urgent. Ce sera le cas le 30 octobre, pour l'examen du budget 1943 et les actions de l'œuvre antituberculeuse avec une campagne de dépistage systématique chez les enfants d'âge scolaire. Du fait de l'amélioration des comptes de la Régie des chemins de fer, le budget départemental est sollicité uniquement pour 647000 francs.

Les membres du Conseil Départemental des Côtes-du-Nord sont nommés le 1^{er} mai 1943 (il a fallu huit mois pour trouver suffisamment de notables fidèles au régime pour siéger dans cette instance). Paul de Robien préside à nouveau cette assemblée installée par le Préfet le 31 mai 1943. Les vice-présidents en sont le Maire de Saint-Brieuc (M. Chrétien désigné par le régime après la destitution d'Octave Brilleaud) et le Maire de Guingamp (Le Jamet, auparavant premier adjoint au Maire et dont la municipalité s'est ralliée à Vichy). Parmi les secrétaires figurent deux responsables de la Corporation Paysanne, dont un sera abattu par la Résistance en mai 1944. Sont également désignés 34 maires, 5 adjoints et 4 conseillers municipaux. Douze anciens conseillers généraux et six conseillers d'arrondissement retrouvent également les arcanes du pouvoir. Le Préfet enregistre trois démissions avant même l'installation de cette nouvelle institution. Il indique dans son rapport que la composition de ce Conseil n'a pas été unanimement approuvée. Le Conseil Général d'autrefois était majoritairement républicain, radical et modéré. La nouvelle assemblée est très majoritairement orientée vers la droite et comprend notamment un nombre important d'aristocrates bretons.

Le Conseil se réunit pour voter le budget départemental deux fois en 1943 et 1944. Le bureau, sous la présidence de M. De Robien, se réunit le 20 juillet 1943 pour examiner les affaires dont il a reçu délégation de l'Assemblée. Au 30 juin 1943, les recettes départementales encaissées s'élèvent à environ 80 MF alors que les dépenses ne se sont élevées qu'à 45 MF. Il y a 35 MF en caisse. Le bureau du Conseil Départemental se réunit à nouveau le 21 août 1943 à la diligence de son président pour protester contre l'arrestation du Préfet et insister auprès du Président Laval en vue de sa libération prochaine. La deuxième session de 1943 se réunit du 27 au 30 octobre. Une centaine d'affaires est examinée dont le budget de l'exercice 1944, ainsi que le lancinant problème du ravalement. Une subvention de 600000 F a été allouée au Secours National. Le Conseil donne acte au Préfet de sa communication concernant la location de quinze voitures de voyageurs à la Compagnie du Morbihan pour le compte de l'Organisation Todt, du 21 août au 15 novembre, au tarif global de 750 francs par jour.

Le Conseil Départemental tient probablement sa dernière session du 25 au 27 mai 1944. Dix-sept Conseillers n'ont pu assister à la session. Il faut savoir que l'un d'entre eux, M. Croizier, maire de Glomel, a été abattu quelques jours auparavant, le 22 mai 1944, par un commando de résistants. Cette session est

L'Occupation allemande



Le dépôt de Cesson (Saint-Brieuc) offre une surface importante, qui est occupée par les Allemands dès juillet 1940.

L'occasion de voter le budget supplémentaire de 1944, d'adopter le barème des salaires des personnels auxiliaires et de ceux de la Régie des chemins de fer départementaux. Le Conseil vote également les crédits de fonctionnement de la Préfecture Régionale et le budget de la Régie, qui présente un important besoin de trésorerie du fait de la réquisition de l'ensemble du réseau par les Allemands pendant plusieurs semaines. Une dotation exceptionnelle de neuf millions de francs est votée, ainsi que 1,6 MF pour les retraités.

L'équilibre des réseaux ferroviaires locaux

L'équilibre des comptes des compagnies de chemins de fer est encore une préoccupation des services de l'Etat Français. En 1941, le Secrétaire d'Etat aux communications adresse en septembre une circulaire aux Préfets leur demandant de procéder rapidement aux aménagements de services et aux augmentations de tarifs nécessaires pour rétablir l'équilibre financier des V.F.L.L. Il leur demande de se passer de lavis de la Commission Administrative du département lorsque le département a le pouvoir concédant, ce qui est le cas dans les Côtes-du-Nord. Les aménagements ou réductions de service sont nécessaires, du fait de la pénurie de matériel, de carburant et de lubrifiants.

Les réunions du Conseil d'Administration de la Régie sous l'Occupation

Durant l'Occupation, le Conseil d'Administration continue de se réunir au rythme d'une séance par mois comme si de rien n'était; sont toujours à l'ordre du jour des dossiers d'ordre pure-

ment administratif ou traitant de mesures concernant la gestion du personnel. Le Conseil Général n'existe plus, les décisions ayant une incidence financière sur le budget du département sont soumises par le Préfet à la Commission Administrative, puis à partir de 1943 au Conseil Départemental.

Dès août 1940, il est fait mention de l'occupation du dépôt de Cesson par des troupes allemandes, des chevaux, et du fait que des fosses ont été remblayées. Le Conseil d'Administration souhaite que cette occupation soit temporaire sinon il serait souhaitable de trouver un arrangement via le Préfet avec les occupants.

En octobre 1940, le Conseil rend hommage à un de ses membres, M. Janvier décédé le 12 septembre, et qui sera remplacé quelques semaines plus tard, suite à un arrêté préfectoral, par M. Hervé, un ingénieur des T.P.E. à la retraite.

Au même moment, deux des représentants du personnel, MM. Guyader et Jacob, qui sont des délégués du syndicat confédéré C.G.T. et représentant plus particulièrement les ouvriers et agents d'exploitation de la Régie, décident de démissionner du Conseil, ce dont les autres membres prennent acte lors de réunion du 25 octobre 1940. Le représentant des cadres, M. Bougeard, continue de siéger. Ce départ est pour le moins courageux car une partie du syndicalisme C.G.T. sous l'impulsion de René Belin, s'est ralliée au régime de Vichy. C'est également le cas de la majorité de l'U.D. C.G.T. qui préconise le maintien de la présence des délégués syndicaux dans toutes les instances. On peut donc déceler dans la décision de deux délégués ouvriers au Conseil d'Administration un acte de

résistance face à l'occupation, à Vichy, de défiance face aux instructions officielles des dirigeants du Syndicat. Le nouveau régime suspend les syndicats quelques jours plus tard, le 9 novembre 1940.

C'est donc un Conseil réduit qui se réunit et prend les décisions durant près de quatre ans, toujours présidé par M. Périgois, assisté de trois membres et d'un seul représentant du personnel. Le mandat des membres du Conseil est renouvelé pour quatre ans par le Préfet en juillet 1943 pour MM. Mafart et Lefevre, en janvier 1944 pour MM. Périgois et Hervé. M. Périgois est à nouveau élu président du Conseil d'Administration lors de la réunion du 28 janvier 1944. Les membres du Conseil d'Administration touchent une indemnité de 100 francs par séance à compter du 1^{er} mars 1942.

Le compte administratif de l'exercice 1940 est adopté lors de la réunion du 28 mars 1941; il fait à nouveau apparaître un déficit qui s'est réduit par rapport à l'exercice précédent soit 2,049 MF (recettes 6,463 MF; dépenses 8,512 MF). Le Conseil est satisfait des résultats obtenus et ne peut qu'en féliciter le directeur et le personnel, note le procès-verbal officiel. Pas un mot d'explication sur le fait que cette amélioration des résultats est due aux restrictions de circulation automobile, aux transports effectués pour les troupes allemandes. Le Conseil adopte le principe de donner priorité aux services nécessaires aux besoins de l'économie du département et au ravitaillement, au détriment des demandes formulées par de nombreux écoles qui sollicitent des services spéciaux lors de fêtes locales multiples et variées tout au long de l'année.

Le directeur de la Régie, M. Eugène Hélay, doit normalement prendre sa retraite le 3 mai 1941. Le Conseil d'Administration demande au Préfet de le maintenir à son poste à la tête du réseau en faisant valoir ses qualités professionnelles, sa parfaite connaissance de la Régie et les efforts réalisés au cours des derniers mois dans une situation difficile. Cela sera effectif quelques semaines plus tard.

L'avancement du personnel des services de l'Etat et des collectivités locales, qui avait été suspendu lors du déclenchement de la guerre, est rétabli à compter du 1^{er} octobre 1940; le Conseil peut à nouveau prendre des décisions sur ce point, ce qu'il fit lors des réunions qui suivent ainsi que des mises à la retraite, des secours alloués comme précédemment.

Le départ à la retraite à cinquante ans d'agents du réseau pose problème car il s'agit en général d'agents expérimentés difficiles à remplacer. Ces dispositions adoptées par le Conseil Général en novembre 1932, accordant en outre une indemnité de 2000 francs et une indemnité complémentaire couvrant les salaires entre 50 et 55 ans, ont des effets pervers en cette période de pénurie de main d'œuvre. Certains agents allant travailler pour des salaires plus rémunérateurs dans l'industrie, le Conseil d'Administration décide en mai 1941 de freiner ce processus. Il est décidé de n'accorder des départs à 50 ans que

pour des raisons de santé ou des motifs familiaux. Lors de sa réunion du 30 mai 1941, le Conseil souligne que les besoins en personnel sont également importants du fait que le réseau n'a jamais autant transporté de voyageurs, toutes proportions gardées, depuis les heures lointaines de sa prospérité. Il décide également de revoir le montant des indemnités de déplacement des agents qui subissent une majoration de 20 % pour les agents mariés et 10 % pour les célibataires.

La majoration des salaires du personnel représente un impact de 348000 francs sur le budget, ce qui nécessite au préalable l'accord de la Commission Administrative qui est consultée à ce sujet par le Préfet.

Le régime de Vichy élabore un programme d'équipement national et demande au C.O.V.F.I.L. d'y prendre part. Des subventions ou des avances pourraient être accordées pour des investissements. Dans ce cadre, le Conseil retient l'aménagement du dépôt de Cesson longtemps reporté pour un montant de trois millions de francs, l'achat de deux automotrices à grande capacité dont la valeur est estimée à 1,5 MF, l'achat de deux locotracteurs pour les trains de voyageurs dont chaque exemplaire coûte 2 MF; soit au total dix millions de francs.

La campagne de pommes de terre primeurs de 1941 s'annonce et la Régie propose un prix unique pour les transports effectués au départ des gares du Trégor et du Goëlo, soit 35 francs la tonne; tarif qui passe à 44 francs pour la saison 1942. Afin d'effectuer le transbordement des marchandises dans les gares de contact avec la S.N.C.F., la Régie doit mettre en place une équipe de cinq personnes à la gare de Saint-Brieuc-Ouest.

Le Conseil est régulièrement tenu informé par le directeur des difficultés d'approvisionnement en lubrifiants: le stock disponible permet de faire circuler les trains jusqu'au 5 août 1941, pas au-delà! Pourtant le service de la traction de la S.N.C.F. a consenti une avance sur les quantités normalement allouées à la Régie des Côtes-du-Nord. Or celui-ci a reçu l'ordre de ne plus approvisionner le réseau secondaire. A compter du 14 août 1941, il est prévu de réduire globalement les services de près de 5000 km de trains voyageurs par mois. Dans le même temps, le Conseil adopte une majoration des tarifs de 20 % pour les voyageurs et 10 % pour les marchandises afin de se rapprocher de ceux de la S.N.C.F.

Un bombardement allié dans la nuit du 27 au 28 juillet 1941 détruit la maison d'un chauffeur, M. Laizet, de Saint-Brieuc, causant la mort de son épouse et de deux garçons de 13 et 21 ans. Il reste avec trois jeunes filles. Le Conseil s'associe au mouvement de solidarité de la population briochine avec cette famille en lui allouant 2000 francs. La Régie remercie par ailleurs le personnel du Grand Bazar et des Nouvelles Galeries de Saint-Brieuc pour les 354 francs collectés afin de venir en aide à la famille Laizet.

Des majorations de salaires

La majoration des salaires à compter du 1^{er} octobre 1941 est considérée par les membres du Conseil comme un acte de justice afin d'apaiser les légitimes revendications des agents, d'atténuer des différences choquantes et de récompenser le personnel qui travaille 60 heures par semaine sans supplément de salaire. Cette nouvelle échelle salariale aurait un impact de 355000 francs sur le budget d'exploitation.

En novembre 1941, le Conseil débat à nouveau de mesures à caractère salarial, le supplément de traitement, une indemnité de résidence familiale, une indemnité de résidence. Il en coûterait cette fois 500000 francs en année pleine. A l'ordre du jour également une prime d'économie de carburant et d'huile aux mécaniciens et chauffeurs, une prime de transbordement et déchargement de charbon.

Le déficit de 1939 (4,18 MF) est en partie résorbé car l'exercice de 1941 dégage un excédent de près d'un million de francs. Les effectifs ont entre temps diminué de 10 agents et s'élèvent à 350 personnes au 1^{er} décembre 1941. Le régime de Vichy suspend les augmentations des indemnités pour le personnel. Lors de la réunion du 27 février 1942, le Conseil décide d'allouer au personnel une prime de gestion, mesure jamais mise en oeuvre du fait des déficits des années antérieures. Il s'agit de distribuer 10 % des bénéfices de l'exercice 1941, sauf aux agents ayant fait l'objet de sanctions pour lesquels une réfection est opérée selon la gravité des faits. Le directeur se voit allouer une prime spéciale de 2500 francs.

Le compte administratif adopté lors de la séance du 27 mars 1942 fait état d'un résultat positif de 764560 francs versés intégralement au budget du département.

En mai 1942, il est fait état une nouvelle fois des difficultés de l'exploitation dues à l'insuffisance de carburant et de lubrifiants, au manque de traverses neuves, au manque de main d'œuvre auxiliaire pour l'entretien des voies et le transbordement des wagons dans les gares de contact avec le réseau de la S.N.C.F. Le charbon est livré en quantité, cependant la qualité est médiocre, ce qui provoque de nombreux incendies le long des voies ferrées. Les besoins en traverses neuves sont de l'ordre de 10000 par an selon les livraisons réalisées en 1939; le réseau en a reçu 5000 en 1939 et 2600 en 1940, reliquat de l'année précédente. Le C.O.V.F.I.L. fait savoir qu'il peut être alloué un contingent sur la base de 18 traverses par kilomètre de voie métrique. Des lots peuvent cependant être récupérés sur les anciennes lignes désaffectées. Il manque également du carburant pour faire circuler les trains des équipes d'entretien, d'où l'obligation de réduire le nombre des circulations ou le nombre d'équipes. Le Conseil prend connaissance le 31 juillet 1942 des demandes de l'Organisation Todt que nous évoquerons plus loin.

La réforme des retraites

La réforme des régimes de retraite amène le Conseil d'Administration à revoir certains avantages dont bénéficient

jusqu'alors les agents du réseau. Dorénavant il est impossible de bénéficier d'avantages supérieurs à ceux consentis aux agents de l'Etat. L'âge du départ à la retraite passe à 60 ans au lieu de 55 ans, sauf pour les agents en service actif (mécanicien, chauffeur, etc.). Les agents bénéficient d'une caisse de retraite autonome et spécifique aux agents du réseau, financée par les cotisations versées par la Régie.

Les modifications apportées dans le statut du personnel, en ce qui concerne notamment le régime de retraite, amènent l'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de l'arrondissement des transports à demander au Conseil d'y inclure les clauses concernant les juifs (selon les dispositions de la loi du 2 juin 1941) dans le chapitre relatif aux critères d'exclusion, en vue d'être admis dans le personnel.

D'autre part, afin de limiter le départ d'agents du fait de salaires insuffisants, une prime de rendement est instituée à partir de septembre 1942 dont le coût total est estimé à 66000 francs. Le Conseil considère que, du fait de l'amélioration des comptes, cette nouvelle charge peut être absorbée sans difficultés; le résultat au 31 juillet 1942 est estimé à près de 2,5 MF. En octobre, le Conseil décide une nouvelle majoration des tarifs de 10 % pour les voyages jusqu'à 40 kilomètres et 5 % au-delà; les recettes espérées sont évaluées à 500000 francs par an.

La Commission Administrative a voté l'application au personnel de la Régie de l'augmentation des salaires. C'est alors qu'est évoqué le cas du Directeur qui touche 18000 F par an et un complément de 12000 F pour ses frais de déplacements et de bureau, montants établis en 1934 et non revalorisés depuis lors. Le Conseil propose de passer son traitement de 18000 à 24000 F et de lui accorder également une prime de gestion sur les bénéfices (un pour cent jusqu'à un million de francs de résultat positif, 0,5 % au-delà). Cette proposition va faire l'objet d'échanges de courrier avec le Service du contrôle, afin de s'assurer que la règle de cumul d'une pension de retraite des Ponts et Chaussées et d'un traitement de directeur soit bien respectées, notamment en ce qui concerne les plafonds par rapport au salaire perçu avant de quitter l'Administration. Finalement, le Préfet donne son accord en avril sur les propositions du Conseil d'Administration.

Un fonds de réserve

La Commission Administrative, instance qui remplace le Conseil Général, lors de sa séance du 30 octobre 1942, demande que les bénéfices de la Régie soient affectés au Fonds de Réserve pour renouveler les voies et le matériel. Or ce fonds doit en principe être plafonné à un montant égal à 2000 francs par kilomètre de voies exploitées, soit 156 km, ce qui porte son montant maximal à 372000 francs, montant sans rapport avec le coût des travaux et du matériel en 1942. Le C.O.V.F.I.L. suggère aux réseaux de constituer des provisions pour l'entretien différé en attendant la fin du conflit. Cette réserve atteindrait environ deux millions de francs dans les Côtes-du-Nord en cumulant le résultat de 1941 (764560 F) et celui prévu pour 1942 (1200000 F). En fait, le résultat dont il est fait état lors de la réunion du Conseil d'Administration s'élève à un montant encore supérieur.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

soit 1,730 MF (recettes 14,966 MF; dépenses 13,235 MF). Cette somme est versée au Trésor Public pour abonder le fonds d'entretien différé qui s'éleva ainsi à près de 2,5 MF.

Des cartes de circulation gratuites ?

La Régie est sollicitée à plusieurs reprises par des organismes divers qui souhaitent bénéficier de cartes de circulation gratuites pour leurs agents. Le Préfet demande ainsi à ce que M. Coulon, nommé Commissaire gérant pour l'aryanisation des immeubles israélites dans le département, en bénéficie. Le 28 novembre 1941, le Conseil d'Administration émet un avis défavorable en arguant du fait que ces cartes sont délivrées aux fonctionnaires de certaines administrations nominativement énumérées dans les textes et non pour les nombreux organismes mis en place par le nouveau régime.

Les services de police demandent en février 1943 quarante cartes de circulation gratuites, dont trente-deux pour des commissaires et inspecteurs de la Sûreté et huit pour les agents de la Section Economique. La Résistance se fait plus nombreuse et plus active en ce début 1943, les policiers ont besoin de se déplacer et sont confrontés également à la pénurie de carburant pour les véhicules automobiles. Le Conseil d'Administration fait savoir que les policiers ne figurent pas sur la liste des fonctionnaires bénéficiant normalement de ces avantages. Cependant, en 1942, « compte tenu des événements », la Régie avait accordé vingt cartes. Le Conseil décide de maintenir ce nombre en les transformant en six cartes personnelles et quatorze impersonnelles, les agents de police ne circulant pas tous en même temps. En juin 1943, ce sont les Renseignements Généraux qui demandent quatre cartes supplémentaires. Le Conseil décide de s'en tenir aux six cartes allouées en 1942 en les banalisant pour cinq d'entre-elles.

Des augmentations de salaires à nouveau

En avril 1943, le problème des salaires revient à nouveau à l'ordre du jour. Il est décidé d'instaurer une nouvelle prime de rendement de 60 francs par mois, abondée de 8 francs par année d'ancienneté avec un maximum de 25 annuités. Le directeur fait savoir que cette nouvelle mesure mise en application le 1^{er} mai peserait pour 650 000 francs dans les charges de la Régie. Le Conseil décide une nouvelle augmentation des tarifs à compter du 1^{er} juin 1943 qui rapporterait 700 000 francs dans les caisses.

Un syndicalisme officiel ?

Le mois suivant, en mai 1943, le directeur informe le Conseil du fait qu'il a été saisi par une délégation du personnel d'une demande tendant à appliquer les Assurances Sociales (maladie, maternité, invalidité) aux agents, conformément aux dispositions des textes de juillet 1938. Un projet de caisse de prévoyance autonome avait été envisagé en 1932 lorsque l'effectif atteignait 600 agents. En ce milieu d'année 1943, ils ne sont plus que 264, l'affiliation au régime général des Assurances Sociales semble alors la solution la plus pertinente. En effet, la Régie rembourse à ces agents certains frais médicaux, prend en

charge les absences pour maladie, etc.; il en a coûté pour 280 130 francs à ce titre en 1942, alors que le montant des cotisations à verser en 1943 en cas d'affiliation serait de 287 624 francs, soit une différence minime. Lors de la réunion du 28 mai 1943, le Conseil décide donc cette affiliation qui apportera de nouveaux avantages aux agents.

En décembre 1943, le directeur fait à nouveau état au Conseil d'Administration qu'une délégation du personnel lui a demandé un relèvement des salaires. Face à cette situation, le Conseil décide d'allouer une indemnité d'attente de 100 francs par mois avec un effet rétroactif au 1^{er} juillet 1943, à valoir sur les augmentations à venir en attendant les textes officiels.

La mention de ces deux interventions auprès de la direction relève probablement d'initiatives dans le cadre de la Charte du Travail mise en place par le régime de Vichy, et plus particulièrement celle concernant les cheminots. Il est difficile de concevoir que la C.G.T., qui agit dans la clandestinité, ait pris l'initiative de constituer une délégation avec tous les risques que cela comportait en cette période de lutte intense contre la Résistance. Ses représentants se sont retirés du Conseil d'Administration dès le début de l'occupation, des syndicats sont engagés dans la lutte clandestine, d'autres sont réfractaires au S.T.O. Un syndicalisme légal a existé, il aurait été selon certaines sources infiltré par d'anciens cégétistes qui trouvaient là une couverture légale à des activités clandestines.

L'Union Départementale des Syndicats Confédérés (la C.G.T. maintenue) déclare en 1941 « qu'ils ont toujours reconnu indispensables les contacts directs avec les employeurs de même qu'avec les représentants de tous les gouvernements qui se sont succédés depuis 1919, ainsi que le témoigne d'ailleurs la présence des délégués syndiqués dans toutes les commissions sociales existantes. Ils décident de continuer dans cette voie pour défendre les intérêts des classes laborieuses, tout en s'interdisant formellement toutes préoccupations extra-syndicales, confessionnelles ou politiques ».

L'année 1944

Les prévisions budgétaires, établies en juillet 1943 pour l'exercice 1944, tablent sur un excédent de deux millions de francs, malgré une augmentation des charges de personnels de 25 % et la baisse de recettes attendues de la part de l'Organisation Todt, dont on considère alors que les travaux touchent à leur fin.

Lors de la réunion du 28 janvier 1944, le Conseil est amené à décider une augmentation des salaires de 20 %, avec refonte de la grille et du salaire de base qui passe ainsi de 8 100 francs annuels à 9 720 francs, avec effet au 1^{er} juillet 1943. La prime de rendement acceptée par le Conseil Départemental le 1^{er} juin 1943 n'aurait plus lieu d'être; elle est remplacée par une nouvelle prime de 15 %. Fidèle à son habitude, le Conseil décide une majoration des tarifs voyageurs qui devrait apporter dans les caisses plus d'un million de francs, soit légèrement plus que les 900 000 francs que coûtent les nouvelles mesures

sociales. Manque de chance, c'est à ce moment que les Allemands réquisitionnent tout le réseau pour leurs propres besoins et suspendent le trafic voyageurs. Le Service de contrôle suggère au Préfet de n'accorder cette augmentation des tarifs qu'après la reprise normale du trafic.

Le compte administratif de l'année 1943, examiné par le Conseil lors de sa réunion du 31 mars 1944, fait état d'un excédent de 2,9 MF (recettes 19,727 MF; dépenses 16,817 MF), le fonds de réserve est donc abondé de cette somme. Par contre il est décidé de modifier le budget 1944 en ajoutant un crédit de deux millions.

Vers la Libération

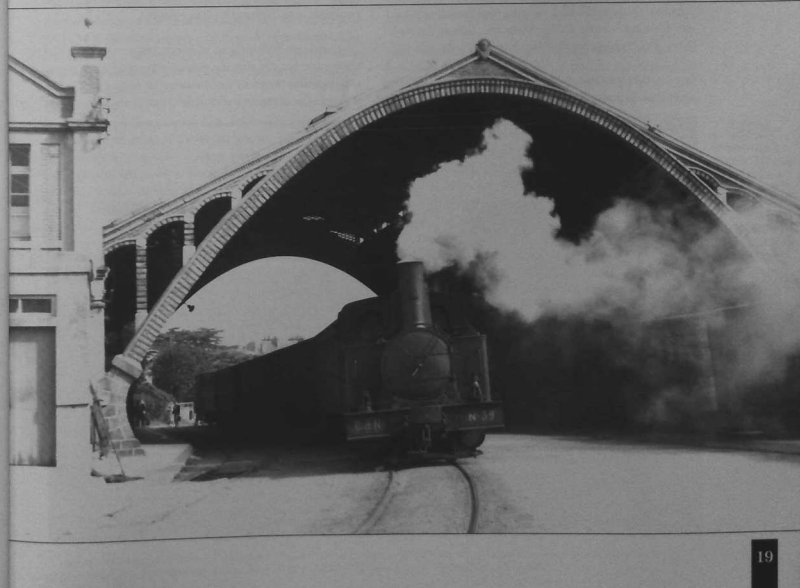
Le Conseil est également tenu informé des réquisitions de matériel opérées par les Allemands avec ou sans indemnisations (quinze voitures voyageurs pour l'Organisation Todt du Morbihan, deux autocars convoqués par le Service du Roulage sur ordre de la Feldkommandantur et conservés par celle-ci, sans titre de réquisition et qui seront finalement payés 780 000 F au total en mai 1944).

A partir d'avril 1944, le directeur rend compte des sabotages effectués sur le réseau du Petit Train par la Résistance et des conséquences qui en découlent en matière de réparation et de

perturbation des services ferroviaires. Ainsi le pont de Traou-Meur, en Trélarzec, est saboté le 25 avril et remis en état afin de permettre la reprise des circulations à partir du 6 mai 1944. En avril, plusieurs automotrices sont endommagées dans la gare centrale de Saint-Brieuc; en juin, un nouvel agent de la Régie, Alexandre Méheust, est tué en service; le Conseil indique qu'il s'agit de la deuxième victime des attaques aériennes contre des convois de la Régie. Par ailleurs, trois mécaniciens, un ouvrier, deux chauffeurs et un chef de train ont été blessés plus ou moins grièvement lors des attaques (réunion du Conseil du 30 juin 1944).

A compter du 3 juillet 1944, il est envisagé de réduire les services au strict minimum, soit un aller-retour hebdomadaire, le mercredi dans les gares autour de Saint-Brieuc, le jeudi autour de Lannion, jours de marché dans ces deux villes. Compte-tenu de l'évolution de la situation militaire (attentats répétés contre le réseau, attaques aériennes) et en vue d'assurer la sécurité des agents et des voyageurs, l'arrêt total des services est décidé à compter du 1^{er} août 1944 par les autorités départementales (décision préfectorale du 26 juillet 1944). Lors de sa dernière réunion avant la Libération, le Conseil d'Administration adopte les orientations budgétaires pour 1945 en prévoyant un déficit de 4 MF!

La Corpet-Louvet n° 39 entre en Gare Centrale, à Saint-Brieuc.



3. – Le Petit Train, les chantiers du Mur de l'Atlantique, la Relève et le S.T.O.

L'Organisation Todt en France

L'Organisation Todt est une agence, mélange de services civils et militaires, fidèle en cela aux organisations mises en place par le régime nazi. Celui-ci cherchait à créer une symbiose entre la société civile et le parti, l'armée, la nation. Il y règne une discipline de type militaire, avec une hiérarchie calquée sur celle de l'armée. Le personnel dispose d'uniformes bruns avec un brassard « Org Todt » et une croix gammée rouge, ce qui ne permet pas de les reconnaître et de les différencier facilement des troupes de la Wehrmacht. A Dieppe, le 19 août 1942, des Canadiens qui tentent de débarquer tuent plusieurs ouvriers croyant qu'il s'agissait de soldats allemands. Mais, selon divers témoignages, leur tenue plutôt débonnaire contraste singulièrement avec les uniformes stricts des unités militaires et de la S.S.

Au moment du débarquement allié en Normandie, il y avait selon certaines sources près de 300 000 personnes employées par l'Organisation Todt en France, dont une faible minorité de personnel allemand (15 %), la majorité étant constituée d'hommes des pays occupés par les Allemands, surtout des soviétiques. Les Français constituaient environ 30 % des effectifs.

Les quartiers généraux, Oberbau-leitung (O.B.L.: direction supérieure de construction), sont installés à Saint-Malo et Brest

pour la partie ouest de la France. Une dizaine de directions de ce type est répartie sur l'ensemble du littoral français et chapeauté à Paris par l'Einsatzgruppe West, E.G. West (groupe d'intervention ouest dont le siège se situe sur les Champs Élysées) et qui couvre le même territoire que celui du groupe d'armées commandé par le Maréchal Von Rundstedt. La Direction générale de l'Organisation Todt est bien sûr à Berlin. Dans les Côtes-du-Nord, le territoire se partage entre les O.B.L. de Saint-Malo et Brest. Deux Bauleitung (direction de construction) complètent le dispositif: l'un de Lannion à Saint-Brieuc (dans les archives on relève le nom de M. Schneider, Inspecteur de l'Organisation Todt), l'autre jusqu'à Saint-Malo. Des bureaux sont par ailleurs implantés dans quelques villes côtières en fonction du déroulement des chantiers (Baustelle). Le personnel d'encadrement est formé d'ingénieurs civils qui ont pour mission d'assurer la maîtrise d'œuvre des ouvrages. Les plans sont établis dans des bureaux d'études allemands. La plupart des ouvrages sont construits selon des plans-types qui s'adaptent assez facilement à la topographie.

L'Organisation Todt est donc maître d'ouvrage et maître d'œuvre des travaux, elle surveille avec ses propres agents la bonne exécution des chantiers. La réalisation de ceux-ci est confiée d'abord à des entreprises allemandes, mais aussi italiennes. Ces

entreprises vont « recruter » des ouvriers dans toute l'Europe (russes, polonais, yougoslaves, etc.) mais surtout en puisant dans la main d'œuvre locale, par l'embauche directe et en sous-traitant certains travaux à des entreprises françaises. Les responsables de l'Organisation Todt sont en relation permanente avec l'Administration allemande d'occupation, la Feldkommandantur, qui est installée à la Préfecture de Saint-Brieuc. Un bureau d'embauche, situé rue Joullan, est également ouvert dans cette ville afin d'y accueillir les volontaires et les diriger vers les chantiers.

1942 : le début des travaux sur la côte

La décision formelle de construire le mur de l'Atlantique (l'Atlantikwall) date d'une directive d'Adolf Hitler du 13 août 1942. Dès lors la machine se met en marche pour atteindre l'objectif fixé par le Führer: terminer les travaux pour le 1^{er} mai 1943. Alors qu'auparavant les Allemands faisaient appel à des volontaires, cette fois les réquisitions vont être utilisées à grande échelle pour essayer de respecter les délais fixés par Hitler.

Dès la fin septembre 1942, le Feldkommandant Bloedow, en poste à Saint-Brieuc, demande au Préfet de fournir 1250 travailleurs du bâtiment pour le 15 octobre en précisant qu'il y aura de nouveaux besoins après la mi-octobre. Il y a lieu de mobiliser 500 spécialistes (machinistes, coffreurs, charpentiers, etc.) et 750 manoeuvres. En cas de besoin, le Préfet est invité à procéder à des recrutements en dehors du département. Les besoins non couverts seront répartis entre les différentes communes et les maires seront chargés de fournir le nombre de personnes requis.

Cette première demande va être suivie d'une seconde en novembre 1942, exigeant 20 000 ouvriers sur l'ensemble de la zone occupée. L'action est conduite par les délégués départementaux et régionaux des Comités d'Organisation du Bâtiment et des Travaux Publics. Ceux-ci présenteront eux-mêmes aux Feldkommandantur la liste des ouvriers destinés à l'Organisation Todt. La profession a obtenu certaines garanties, les ouvriers du B.T.P. ne seront pas envoyés dans le Reich et il est exclu de réquisitionner les artisans afin d'assurer la pérennité des entreprises. En cette fin d'année, 600 travailleurs sont à diriger vers Paimpol (300), Erquy (150) et Saint-Cast (150), ainsi que 300 à Kermouster près de Lézardrieux. Le Préfet s'empresse d'adresser le 25 novembre une circulaire aux maires, les invitant à proposer aux habitants de leur commune un contrat de trois mois pour les chantiers de l'Organisation Todt. Dans certains cas, le Maire désigne lui-même les hommes, dans d'autres c'est le Conseil Municipal qui délibère comme à Pleumeur-Gautier le 30 novembre quand 18 ouvriers sont désignés par les élus. Les réponses vont être assez décevantes. Au 3 décembre, veille de la date limite fixée par les Allemands, seulement 320 présents sont recensés.

Fin novembre 1942, l'inspecteur du travail des Côtes-du-Nord fait état de 4050 travailleurs présents sur les chantiers Todt du département dont 2610 embauchés par quatre entreprises

allemandes (Terbrack, Siemens und Bauunion, Korte und Vogel, Ohlig). Les entreprises françaises sont au nombre de six avec un total de 1440 ouvriers.

L'utilisation du chemin de fer départemental par l'Organisation Todt

L'Organisation Todt va passer des contrats avec des entreprises et notamment celles en mesure de transporter matériels, matériaux et hommes destinés aux chantiers du Mur de l'Atlantique. Il s'agit ici de relations commerciales disons traditionnelles entre deux compagnies, même si le rapport de force est pour le moins déséquilibré. Les commandes sont passées par les responsables locaux de l'Organisation Todt, les Bauleitung et notamment celle de Saint-Malo, ce qui explique que les transactions bancaires aient eu lieu via l'agence malouine de la Banque de Bretagne.

Dès juillet 1942, les Allemands demandent que la Régie mette à sa disposition des trains entiers, composés d'une locomotive et de six wagons, soit 60 tonnes de charge par convoi. Ces trains partent des gares de Lamballe et Saint-Brieuc vers les principaux chantiers sur le littoral. Afin de pouvoir réaliser ces convois pour les chantiers allemands, la Régie négocie avec les autorités des allocations de combustible et d'huile pour les machines. Il est également question d'allouer des primes au personnel afin de compenser le surcroît de travail.

Ainsi, en juillet 1942, la Régie reçoit l'ordre de mettre à la disposition de l'Organisation Todt le matériel nécessaire pour les transports de matériaux vers les chantiers du littoral. Les premières demandes, en principe seulement pour deux mois, nécessitent la mise en service tous les jours de vingt trains, quatre entre Lamballe et Matignon, deux de Lamballe à Pléhérel, deux de Lamballe à Plurien et Sables d'Or, quatre de Lamballe à Pléneuf, quatre de Saint-Brieuc à Portrieux, quatre de Paimpol à Plouha. Ces exigences mettent la Régie en difficulté. En effet, elle ne dispose que de dix machines de vingt tonnes en état de marche, dont six utilisées régulièrement sur les lignes encore ouvertes. Trois machines sont en réserve, une immobilisée pour le lavage. La Régie doit à nouveau envisager

A Sables d'Or, la plage est devenue un lieu stratégique. Les sacs de ciment et les poutrelles métalliques ont chassé les baigneurs.

La gare de Lamballe va constituer le point de départ des matériaux destinés à la construction du Mur de l'Atlantique, sur la côte Est de la baie de Saint-Brieuc.



1 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 4W97. Documents concernant l'affectation de main d'œuvre vers les chantiers de l'Organisation Todt.
2 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 4W98. 3 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 4W97.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

la suppression de services réguliers pour récupérer trois machines, ce qui provoquera une gêne aux voyageurs. Cependant le programme de l'Organisation Todt comporte la possibilité de maintenir certains services ou de les supprimer sans préavis en cas de nécessité absolue.

A la même époque, les problèmes de livraison de lubrifiants sont toujours d'actualité. En effet, en août 1942, il est indiqué que l'exploitation devra cesser si aucune livraison n'est effectuée. Durant les trois premiers trimestres de l'année 1942, la Régie a reçu 1 355 kg d'huile pour cylindres sur 1 900 espérés, et 5 320 kg d'huile pour le mouvement sur 8 500 nécessaires. Si les stocks ne sont pas complétés, il faudrait arrêter tous les services le 20 août. Les interventions se multiplient auprès du Comité d'organisation des V.F.I.L. Finalement, une dotation est allouée grâce à l'intervention des autorités allemandes (200 kg et 560 kg), mais qui s'avère insuffisante. Il est à nouveau nécessaire d'envisager de réduire les services de moitié sur les lignes du littoral, et de supprimer les trains périodiques à compter du 24 août 1942.

La Régie propose un tarif de 35 francs par kilomètre effectué à vide ou à plein par train de soixante tonnes de charge utile avec une recette minimale de 4 500 francs par machine. Elle demande également que l'Organisation Todt fasse pression sur la S.N.C.F. afin de fournir de l'huile et du charbon. Les conditions sont acceptées par les responsables de l'Organisation Todt (Freuer, de la direction des travaux de Saint-Malo-Ouest, installée à Dinard, et Hoffmann le représentant de l'Organisation Todt à Lamballe). Il est également convenu que les factures devront être présentées par décade afin d'accélérer les versements.

Rapport sur l'inspection effectuée les 18 et 19 septembre 1942 par les services de surveillance allemands des chemins de fer sur les lignes de la Régie des chemins de fer des Côtes-du-Nord.

Journée du 18 septembre 1942.

Le réseau n'ayant pas reçu de gas-oil promis pour la mise en marche d'une grande automotrice, et ayant reçu l'ordre impératif d'effectuer les trains spéciaux demandés en prélevant le carburant ou le combustible sur les approvisionnements du réseau, nous avons mis en circulation une automotrice JM à essence.

Le départ de la journée du 18 était fixé à Saint-Cast-Isle à 9h30.

Les représentants du service allemand au nombre de quatre, dont M. Bock, chef d'arrondissement exploitation à Rennes, nous attendaient à la gare de Saint-Cast-Isle où nous sommes arrivés à l'heure prescrite. L'Organisation Todt était représentée par quatre agents, la S.N.C.F. n'avait pas de délégué pour la journée du 18.

La section Saint-Cast à Matignon a fait l'objet d'un examen minutieux, tant au point de vue de l'état de la voie, que de la capacité de réception et de stockage des matériaux dans les

L'inspection du réseau par l'Organisation Todt

A la même époque, la direction de la Régie est invitée par M. Bock à se rendre à Rennes, munie de tous les plans et profils en long des lignes du réseau. MM. Le Tacon et Pelletier, le 20 août, sont reçus par M. Schmidt qui après examen des documents sonde ses interlocuteurs. Il est envisagé que 10 % du matériel de la Régie soient cédés aux entreprises allemandes. Il est également question de procéder à la cession du matériel de voies des lignes non exploitées, mais celui-ci appartient au Conseil Général et non à la Régie. Les Allemands demandent à inspecter le réseau en septembre. Le 22 août, la direction de la Régie remet un projet de visite en faisant remarquer qu'il faudrait un complément de gas-oil (180 litres) et d'huile (une dizaine de litres) afin d'assurer ces circulations un peu spéciales.

Les 18 et 19 septembre 1942, les responsables de l'Organisation Todt, accompagnés par M. Bock, le chef d'arrondissement d'exploitation de Rennes, inspectent tout le réseau à bord d'une automotrice mise en service exceptionnellement. L'état de la voie et les capacités de stockage des matériaux dans les différentes gares sont examinés avec beaucoup d'attention, compte tenu de l'ampleur des livraisons attendues. Des surfaces supplémentaires doivent être mises à disposition quitte à empiéter sur des terrains voisins des gares. Les transbordements doivent pouvoir être effectués de jour comme de nuit selon M. Bock. Ces besoins absorberaient tous les moyens de la Régie de chemins de fer et l'obligeraient à supprimer tous les services voyageurs et marchandises. Cependant il est clair que les Allemands ne souhaitent pas endosser une telle responsabilité et laissent les dirigeants de la Régie prendre les mesures qui s'imposent.



gares. Les représentants de l'Organisation Todt, qui accompagnaient les agents de chemins de fer allemands ont reçu des instructions pour effectuer la mise en état de la ligne entre Matignon et Saint-Cast, permettant la circulation à

Le Petit Train, les chantiers du Mur de l'Atlantique, la Relève et le S.T.O.

allure normale du tonnage journalier de matériaux à transporter à destination de Saint-Cast, soit 5 à 600 tonnes.

En outre, la prise d'eau de Matignon devra être remise en état pour permettre l'alimentation normale des machines. Nous avons été invités à rechercher machine ou moteur pour effectuer le pompage. La remise en état des voies déjà démontées entre Plancoët et Matignon d'une part, Le Guildo et Lancieux d'autre part, serait également envisagée. Les possibilités de réception, de croisement et de stockage ont été relevées pour chacune des gares de Plévenon, Pléhérel, Pluriel, Sables d'Or, Erquy et Pléneuf.

Pluriel, nous avons signalé l'utilisation abusive des installations d'eau de la gare par les chantiers pour la préparation du ciment, et indiqué que le réservoir ne suffisait pas à alimenter à la fois les chantiers et le nombre important de trains de matériaux envisagés pour cette gare et celles au-delà vers Matignon et Saint-Cast.

A Lamballe, la voie de transbordement Côtes-du-Nord va être allongée d'environ 150 mètres, pour permettre un développement considérable de l'activité du chantier de transbordement qui sera installé dans les emprises de la S.N.C.F. Tout le terrain disponible en bordure du boulevard de la Gare sera occupé par des dépôts de matériaux. Le jardin du chef de gare des C.d.N. de Lamballe situé dans cette partie va être réquisitionné.

Nous avons également attiré l'attention de M. Bock sur le danger résultant du déchargement de matériaux en pleine voie, les stocks de sable et de gravillons empiétant sur le gabarit de la voie, occasionnant des avaries au matériel et étant susceptibles de provoquer des déraillements.

L'après-midi, l'inspection s'est continuée sur la section Lamballe-Saint-Alban-Yffiniac-Saint-Brieuc. A Yffiniac, il a été envisagé de faire des dépôts sur les terrains de la gare.

A l'arrivée à Saint-Brieuc Centrale, M. Bock a visité nos installations, visite superficielle, car il n'est entré dans aucun local.

A Saint-Brieuc-S.N.C.F. visite du chantier de transbordement qui a été jugé insuffisant; M. Bock envisage de créer un nouveau chantier dans la cour des messageries en venant se raccorder dans la cour devant la gare.

En outre, M. Bock a insisté pour que le transbordement fon-

ctionne de jour et de nuit, tant à Saint-Brieuc qu'à Lamballe; l'Organisation Todt ayant la priorité pour l'utilisation des installations. Le transbordement pour les marchandises du commerce en provenance ou à destination des chemins de fer des C.d.N. se ferait pendant la nuit, si cela est nécessaire.

J'ai alors fait observer à M. Bock que le programme de transports de l'Organisation Todt, tel qu'il me l'avait exposé dans la journée pour les points de transit de Lamballe vers Saint-Cast et de Saint-Brieuc vers Planguenoual et Plouha absorberait la totalité de nos moyens de traction et aboutirait à la suppression pure et simple du trafic voyageurs et marchandises sur notre réseau. Il ne lui restait donc plus qu'à nous en donner l'ordre. J'ai eu l'impression, à ce moment, qu'un tel ordre ne nous serait jamais donné, mais qu'on nous amènerait, pour satisfaire les besoins des autorités d'occupation, à supprimer nous-mêmes les services commerciaux.

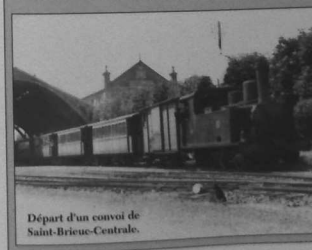
M. Bock et ses collaborateurs du chemin de fer ont utilisé le train n° 11 pour se rendre à Binic où nous devons les reprendre le lendemain, 19 septembre, à 9h30.

Journée du 19 septembre 1942.

Ayant été avisés que nous devons attendre à la gare de la S.N.C.F. M. Maintant, chef d'arrondissement traction de la S.N.C.F. qui devait participer à l'inspection des lignes de Saint-Brieuc à Tréguier-Perros-Guirec et Lannion et le train 1557 ayant un léger retard, nous avons un décalage de trente minutes sur l'horaire au départ de Binic. Un représentant de l'Organisation Todt (secteur de Brest) participait également à l'inspection. Les mêmes renseignements que la veille sur la capacité de réception, de croisement, de stockage ont été relevés pour les gares de Binic, Etables-Portrieux, Saint-Quay, Plouha (Embranchement et ville), Lanloup et Plouézec.

En passant à Plouha embranchement, M. Bock ayant remarqué le matériel (voitures à voyageurs) garé sur la voie Guingamp-Plouha nous a indiqué que tout le matériel disponible et non utilisé devait être signalé aux services allemands, en vue de leur utilisation possible sur d'autres lignes secondaires et notamment les lignes du Finistère, qui viennent d'être remises en exploitation par le Réseau Breton.

J'ai répondu à M. Bock que la réduction de trains de voyageurs nous avait conduit, afin de dégager les gares, à remiser



Départ d'un convoi de Saint-Brieuc-Centrale.



La locomotive Blanc-Misseron n° 23 devant la remise à machines de la gare de Plouha-Embranchement.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Le franchissement du viaduc de Bréhec par le train départemental.

une partie de notre matériel momentanément inutilisé, mais que ce matériel était encore en état de rendre des services quand la situation redeviendrait normale. J'ai ajouté que ce matériel pourrait nous servir aux besoins de l'armée d'occupation, en raison de la pénurie de carburant. Enfin, il nous a invités à mettre à la disposition du Réseau Breton les châssis démontés de voitures hors d'usage qui sont garés au dépôt de Cesson.

A Paimpol, M. Bock a invité son représentant à se tenir en liaison avec le chef de gare C.d.N. pour l'utilisation à plein rendement du chantier de transbordement situé sur les quais. En passant au ralenti près des ouvrages de Plounez, j'ai attiré l'attention de M. Bock sur les inconvénients multiples que représentent pour l'exploitation les barrages établis sur la voie et les interdictions de circulation par notre personnel d'entretien des voies.

M. Bock m'a fait connaître que la déviation de notre ligne était envisagée entre Paimpol et Plounez. J'ai répondu qu'une telle modification dans le tracé de la ligne n'était pas de la compétence de l'exploitation, mais du service du contrôle. J'ai été invité à en informer l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du contrôle, afin qu'il fasse procéder à l'étude d'un nouveau tracé, et le travail de construction de la déviation serait effectué par l'Organisation Todt.

A Tréguier, pas d'observations; il n'est pas prévu d'envois de matériaux dans cette région, et la gare ayant paru largement suffisante pour répondre à tous les besoins qui se présenteraient dans l'avenir.

Arrivée à Perros à l'heure fixée à l'horaire, à 12h12 pour déjeuner.

Le départ de Perros s'est effectué avec 55 minutes de retard.



A l'arrivée à Lannion, étude du chantier de transbordement que M. Bock envisage d'allonger jusqu'au port en passant, en cas de besoin, du terrain sur les jardins de l'hôpital, et en utilisant un troisième rail sur la voie S.N.C.F. de desserte du port.

Départ à 15 heures de Lannion, arrêt à Bréhec pour admirer le site.

Dépassement du 1006 à Plouha embranchement.

Arrêt à Saint-Quay pour visiter la station balnéaire.

Croisement du train II à Saint-Quay. Départ à 18h40.

Arrivée à Saint-Brieuc S.N.C.F. à 19h30.

Au cours de ces deux journées, j'étais accompagné de MM. Pelletier et Bougeard qui ont fourni les explications qui leur étaient demandées concernant leurs services respectifs.

Le chef du service de l'Exploitation

Signé: Le Tucon.



1 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 85S137.

Le Petit Train, les chantiers du Mur de l'Atlantique, la Relève et le S.T.O.

De nouveaux prélèvements de matériel

En février 1943, le C.O.V.F.E.L. informe les compagnies secondaires que le gouvernement français va imposer un prélèvement de locomotives et de wagons à voie métrique en état de rouler. La Régie des C.d.N. doit en principe donner une locomotive et deux wagons. Le directeur répond qu'il ne voit aucune objection à cette mesure, tout en argumentant sur le parc disponible et les obligations imposées par les transports de troupes allemandes et les chantiers de l'Organisation Todt qui nécessitent d'avoir en permanence à disposition quinze locomotives en état de fonctionner sur les vingt-deux disponibles. L'argument a dû porter car quelques jours plus tard, le C.O.V.F.E.L. fait savoir que le prélèvement pour les C.d.N. ne portera que sur un wagon (un tombereau en gare de Saint-Brieuc), donc pas de locomotive!

En novembre 1942, afin de pouvoir faire face à ces besoins, la Régie demande au Réseau Breton de lui restituer du matériel en location, qui doit être dirigé vers Paimpol. Dans le même temps, le responsable allemand Bock demande que la Régie remette au Réseau Breton une dizaine de châssis de wagons voyageurs remis au dépôt de Cesson qui seront transformés pour les besoins des chantiers. Par contre la Régie refuse de céder quinze voitures voyageurs en bon état, stationnées à Plouha, et qui avaient fait l'objet de convoitises de la part de Bock. Elles seront en fait louées et restituées quelques mois plus tard.

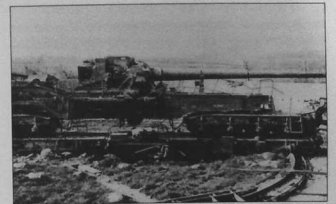
Des modifications de voies ferrées

Des dessertes locales sont aménagées afin de faciliter l'accès aux chantiers les plus importants. C'est le cas à partir des Carrières de l'Ouest, à Fréhel, où un embranchement est construit vers la ligne départementale à Sables d'Or en utilisant des rails de l'ancienne ligne Matignon-Plancoët; il en est de même au cap Fréhel où les Allemands construisent une puissante station-radar. Des accès sont également aménagés vers les blockhaus construits dans les terres (Le Souchay, la Croix des Landes près d'Erquy).

En juin 1943, la Régie, les chemins de fer allemands et l'Organisation Todt se mettent d'accord afin d'ajouter un troisième rail sur la voie métrique entre Plévenon et Pont-Bourdaïs pour prolonger la voie de l'Organisation Todt qui a un écartement de 0,60 m, ceci afin d'alimenter directement le chantier de fortifications assuré par l'entreprise Kallenback.

Pour les chantiers du secteur de Paimpol, les Allemands utilisent la ligne qui dessert Pleubian. Les galets du Sillon de Talbert sont ainsi déchargés sur les quais du port de Paimpol puis acheminés vers la pointe de Guilben par des wagonnets du type de ceux utilisés dans les mines. Un petit réseau ferroviaire a été spécialement créé à cet effet. Il en existe également un de ce type du côté de Perros-Guirec. A Plourhan, un embranchement est également réalisé par l'Organisation Todt en février 1944, probablement pour desservir les batteries de la Ville Jacob situées près de Binic.

Lors de l'inspection effectuée en septembre 1942, le passage près de Plounez avait mis en évidence les multiples barrages



La batterie de Plounez.

mis en place par les Allemands du fait des travaux liés à l'installation d'une batterie spéciale de grande puissance pivotant sur des rails. M. Bock va jusqu'à envisager de faire détourner par l'Organisation Todt la ligne entre Paimpol et Lézardrieux pour pallier cet inconvénient. Les travaux sont réalisés par l'entreprise Siemens Bau-Union qui n'a pas réglé à la Régie des frais de transports de matériaux acheminés par rames depuis Paimpol. En mars 1943, cette entreprise sera encore redevable de près de 160000 francs à la Régie des Côtes-du-Nord. L'Organisation Todt s'engage en mars 1943 à effectuer des travaux pour dévier la ligne vers Lézardrieux, afin de l'éloigner de la batterie imposante qui vise l'estuaire du Trieux. Il est prévu de réaliser un nouveau tronçon de 144 mètres commun au Réseau Breton et à la Régie avec la mise en place d'un aiguillage géré par le Réseau Breton.

L'enlèvement des rails

Les Allemands décident en juillet 1942 de déposer des lignes déclassées ou non exploitées. C'est le cas des lignes de Plancoët à Saint-Cast et du Guildo à Lancieux où l'entreprise Desprez de Saint-Malo enlève des rails de 23 kg qui devaient être utilisés sur la ligne de Plouha à Paimpol afin de remplacer des rails de 15 kg. Il en est de même sur les lignes de Guingamp à Plouha et de Plouic à Tréguier sur lesquelles on dépose d'abord les voies de garage des stations afin de renforcer la voie principale, par l'entreprise S.I.B.E. (Société industrielle du Bâtiment et des Entreprises) ayant son siège à Paris et un établissement à Brest. Ces rails sont utilisés par les occupants pour créer des voies sur les chantiers, voire d'armature en acier dans certains ouvrages défensifs. Des mines sont également fixées sur des rails plantés sur les plages et dunes afin d'empêcher le débarquement de troupes alliées par des barges.

Des échanges de matériel entre réseaux!

Pour faire face à l'accroissement de trafic pour les besoins de l'Organisation Todt, la Régie s'est vu prêter des machines (en fait louées à raison de 1000 francs la locomotive par jour) par le Réseau Breton et les Tramways d'Ille et Vilaine qui ont transporté au total 79269 tonnes de matériaux de février à mai 1944 et ont effectué près de 60000 kilomètres. Une des locomotives des T.I.V. est d'ailleurs dynamitée dans la gare centrale durant la nuit du 29 au 30 avril 1944 à 7h00. Deux agents des T.I.V. sont mis à disposition de la Régie des C.d.N. en avril 1944.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Par ailleurs, la remise en service du réseau départemental du Finistère nécessite de trouver du matériel. Le réseau des Côtes-du-Nord peut lui louer quatre voitures qui étaient affectées pour les besoins de l'Organisation Todt dans le Morbihan. Le Réseau Breton, toujours pour les besoins allemands, convoite des châssis de voitures voyageurs déclassées afin de les modifier et les transformer en wagons marchandises. Il est prévu de diriger ces wagons en novembre 1942 vers Paimpol, point de contact entre les deux réseaux.

Les heures supplémentaires payées par l'Organisation Todt

Dans le Cadre du contrat entre la Régie et l'Organisation Todt, il est convenu que les heures supplémentaires effectuées par le personnel seront payées par l'Organisation Todt. Ainsi l'ingénieur Kübler écrit-il au directeur, le 4 novembre 1942, « *qu'il souhaite conserver l'amabilité de [son] personnel* », et le prie « *d'envoyer le relevé des heures supplémentaires effectuées ainsi que celles non payées à ce jour* ». De cette date jusqu'au 3 juin 1944, la Régie adresse les états mensuels des agents ayant travaillé en heures supplémentaires pour les Allemands, ce qui représente par exemple un total de 22134 F en décembre 1942, de 38786 F en mars et 36100 F en avril 1944. Ces chiffres témoignent de l'intensité des transports de l'Organisation Todt au printemps 1944, alors que le réseau fonctionne uniquement pour le Mur de l'Atlantique. Cependant il y a lieu de penser que certains agents en profitent pour arrondir leurs fins de mois, ainsi le chef de gare de Lamballe déclare 120 heures en plus en février 1944, soit près de quatre heures par jour, et 100 heures en avril. Il en est de même pour le chef de gare de Plurien!

Rommel inspecte le Mur de l'Atlantique

En novembre 1943, l'inspection des ouvrages du Mur de l'Atlantique est confiée par Adolf Hitler au maréchal Erwin Rommel. Il s'adjoint les services d'un officier de la Marine, le vice-amiral Friedrich Ruge. En quelques semaines, ils vont sillonner les routes longeant le littoral du Skagerrak, au nord du Danemark, à la frontière espagnole. Le vice-amiral Ruge relate dans ses mémoires cette période et en particulier les visites effectuées dans le département des Côtes-du-Nord.

Dès décembre 1943, elles leur permettent de constater la vulnérabilité du dispositif construit par l'Organisation Todt et son incapacité à stopper une offensive des Alliés. Les épaisseurs de béton s'avèrent trop faibles pour résister aux bombardements. Aucun champ de mines ne protège les différents éléments de la ligne de défense côtière. Les plages ne sont pas minées, ni dotées de dispositif antichars. Le Mur de l'Atlantique est en fait construit sans plan d'ensemble. Dans chaque secteur, les responsables locaux prenaient eux-mêmes les initiatives. Dans un premier temps, Rommel ne peut faire que des rapports au commandant en chef des armées allemandes pour l'ouest le Maréchal Von Rundstedt et au Haut-Commandement de la Wehrmacht à Berlin. « *Nous devons arrêter l'ennemi dès le pre-*

mier débarquement. Les bunkers disposés autour des ports ne se prêtent pas à ce type d'opérations. Seuls des barrages et des obstacles grossiers mais efficaces, disposés tout au long de la côte, peuvent rendre le débarquement assez difficile pour que nos contre-attaques puissent être victorieuses », déclare Rommel à Hitler à la fin de l'année 1943 (Cité par Albert Speer dans ses mémoires).

Nommé commandant en chef des armées stationnées de la Bretagne à la Hollande en janvier 1944, le maréchal Rommel effectue encore de nombreuses visites sur le terrain. C'est notamment le cas du 21 au 24 janvier 1944, période pendant laquelle il inspecte la côte nord de la Bretagne et le Corps d'Armée commandé par le général Straube stationné à Guingamp. Les centres de résistance sont partout espacés de 7 kilomètres. Entre Sibiril et Saint-Brieuc, 157 canons sur 217 ne sont pas encore sous des abris bétonnés. 106000 mines ont déjà été placées, 20000 de plus sont allouées à ce secteur sur le littoral allant de Saint-Brieuc à Saint-Malo. Il constate que la côte est gardée par des bataillons russes et ne se fait guère d'illusions sur leur capacité à défendre leurs positions en cas de débarquement.

Quelques semaines plus tard, les inspections se poursuivent en Bretagne, notamment dans le Finistère. Début mars, Rommel a un entretien avec le commandant de la 266^e division d'infanterie à Belle-Isle en Terre et poursuit son périple sur la côte pour mesurer l'avancement des travaux qu'il a recommandés dans ses instructions. Il déjeune au foyer du soldat au Val André. Le 20 mars et à la mi-avril, nouvelles inspections du lit-



1 - Friedrich Ruge, dans son ouvrage « *Rommel face au débarquement* ».

Le Petit Train, les chantiers du Mur de l'Atlantique, la Relève et le S.T.O.

toral breton, visite sur le Méné Bré et à Guingamp. Le maillage des ouvrages est renforcé afin de pouvoir résister le plus longtemps possible en cas de débarquement et de permettre les mouvements de troupes rapidement vers les lieux de bataille. Les dispositifs défensifs sont multipliés, mines, stocks d'obus transformés en mines, murs antichars, pieux sur les plages et de parachutistes, poteaux métalliques contre les barges de débarquement, etc. L'objectif est de contenir l'ennemi sur la ligne de haute mer et de l'anéantir avant qu'il ne prenne pied sur le littoral. La première journée du débarquement sera décisive pour les deux blocs qui s'affrontent à l'échelle mondiale.

A la suite de ces inspections et des instructions données par Rommel, de nouveaux chantiers doivent être ouverts, les demandes de main d'œuvre vont se faire de plus en plus pressantes. La dernière visite de Rommel en Bretagne a lieu les 17 et 18 mai 1944 avec la visite des travaux réalisés par des géologues S.S. sur la plage du Val André. Rommel se promène dans la forêt de pieux et d'obstacles édifiés sur la plage. Ensuite, il se rend à Quintin à une conférence avec les principaux officiers des unités stationnées dans le Nord-Ouest de la Bretagne. 129000 pieux et 35000 tétraèdres ont été mis en place sur les plages. Le débarquement du 6 juin 1944 et la reprise des combats sur le sol français mettent fin aux chantiers.

Le wagon fou

Essaillé, Tonton Emile s'arrête près de chez nous en criant: « François, François, viens vite, vite! » C'est ainsi que dernièrement, il arriva, me demandant de quitter la maison « sur le champ », les Allemands opérant une rafle dans mon quartier près de la mer! Par prudence, j'étais allé m'allonger entre deux rangs d'un champ de pommes de terre à proximité du « champ de mines », un endroit jugé très sûr. Mais aujourd'hui, c'est différent: « Prends la broquette et viens vite... à la petite gare, il y a du ciment. » Ruant dans les brancards de la « broquette » paternelle, je le rattrape en bas de la côte de Bourienne où il récupère la sienne.

La petite gare de Coquinet, à 50 mètres, est assaillie par de nombreux broquetistes bien informés, affairés à vider un wagon stationné en pleine voie.

Les portes coulissantes sont largement ouvertes des deux côtés et laissent libre cours à cette razzia bien orchestrée: la centaine de sacs doit disparaître au plus tôt.

Tonton et moi nous nous entraînons. Deux sacs par broquette. Deux aller-retour rapides jusqu'à son cabanon de jardin. La curée au troisième tour: chacun récupère au mieux les derniers sacs éventrés. Tonton est content, il a joué un bon tour à « ses Prussiens de 14-18 »; un stock de ciment est une aubaine en ces temps de disette.¹

Le dernier sac à peine enlevé, des ouvriers présents poussent le wagon ainsi allégué vers l'aiguillage et la voie de garage. Le conducteur du prochain train allant vers Saint-Brieuc, bien au courant, l'accrochera en queue de rame.

Opération terminée, ni vu ni connu.

Ces ouvriers - du S.T.O. nous dit-on - sont tout de même cultivés! Détourner de telles quantités de ciment, au nez et à la barbe des Occupants, est très risqué en ce printemps 1944. Restitutions ce contexte pour comprendre. [...] Le Mur de l'Atlantique débute en 1941 dans les ports, en mars 1942 sur nos côtes. L'Organisation Todt construit des blockhaus, casemates, batteries anti-aériennes, postes d'observation, champs de mines, tranchées et chicanes antichars. Nous sommes environnés de chantiers et contraints à y participer: les hommes valides aux tranchées anti-chars, les ouvriers du S.T.O. aux fortifications.



La halte de Coquinet, le long des grèves de Languéac.

Le Feldmaréchal Rommel, responsable de la défense atlantique, visite notre rivage en septembre 1943. Nombreux sont ceux qui l'ont vu à Yffiniaic² et dans Les Grèves, se dirigeant vers les falaises de Saint-Ilan. Cette inspection certainement fait accentuer les défenses car les « asperges de Rommel » poussent aussitôt: 55000 arbres coupés dans les forêts proches de Plédran-Lorges sont implantés sur la côte contre les planeurs et, minés, dans la baie contre les péniches de débarquement. Les trains de ferraille et de ciment défilent plus nombreux vers Hillion, Pléneuf, Saint-Cast, Erquy... pour la construction de blockhaus.

Mais en avril-mai 1944, la surveillance est plus lâche par manque d'hommes valides. La fabrication du béton est sabotée - forte proportion de sable de mer, peu de ciment - entraînant un « coulage » de celui-ci. Les voils se font par tous les moyens: avec broquettes, charrettes, camions. Ils alimentent le troc et le marché noir.

L'histoire de notre wagon débute à la gare des « Quilles » où arrivent les rames destinées aux fortifications d'Hillion.

Habituellement, une partie des chargements s'évapore entre cette gare et les falaises de Lermot. Avec une audace extraordinaire, les ouvriers en majorité du S.T.O., ont mis au point une nouvelle technique: décrocher un wagon, le laisser descendre la pente naturelle, le freiner et l'aiguiller sur la voie de garage des Aubiers³ où il est vidé.

Mais cette fois, la prise est trop gourmande - un wagon complet - et trop lourde; les freins manuels sont insuffisants.

- 1 - Un voisin, Albert Saintilan (34 ans), a été arrêté et déporté à Neungamme où il est mort fin 44. Ma sœur Marie a été prise dans une rafle près de la gare et relâchée au bout de 2 heures.
- 2 - Le ciment était entièrement réquisitionné pour le Mur de l'Atlantique.
- 3 - Les hommes, dont Papa, sont réquisitionnés avec pelle et pioche pour creuser les tranchées anti-chars dans les Grèves sous la garde d'un feldweibel avec mitraillette.
- 4 - Pépé Chapelain a vu Rommel dans sa cour, avec ses officiers, à Yffiniaic.
- 5 - Les Quilles, altitude 45 m; les Aubiers 27 m; les Grèves 7 à 8 mètres.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Le wagon échappe à tout contrôle, il est abandonné à son triste sort. Dévalant à un train d'enfer vers la courbe d'Yffiniac, il y passe avec un bruit infernal alertant les riverains, puis traverse le hameau de Coquinet... comme un éclair.
 « Je l'ai vu prendre la courbe sur deux roues avec plein d'étincelles en dessous », dit celui-ci.
 « Et à Coquinet, il allait vite comme un avion », dit cet autre. Après son passage aux Grèves, il aborde la montée de Saint-Illan, fait marche arrière à faible vitesse, puis s'arrête à proxi-

mité de notre petite gare. Craignant un accident avec des personnes, des attelages ou un train venant en sens inverse, les ouvriers affolés arrivent à vélo et alertent le voisinage pour le vider et libérer la voie le plus vite possible. Ce qui est fait. Cette fois, la bonne aubaine a été pour notre quartier. Avec une chance inouïe, sans accident. Le bruit dû à sa grande vitesse a averti et prévenu du danger.
 Un W.G.V. avant l'heure... un wagon fou.
 Souvenirs de François Tanguy (novembre 2001).

La gare d'Yffiniac.



Les fortifications allemandes aux grèves de Langueux.



Le Petit Train, les chantiers du Mur de l'Atlantique, la Relève et le S.T.O.

La ligne Lamballe-Matignon et le Mur de l'Atlantique

L'entreprise allemande Todt avait été chargée des travaux [du Mur de l'Atlantique]. Mais les transports dépendaient du « chef d'arrondissement allemand près de la S.N.C.F. », un certain Herr Bock, dont les bureaux étaient à Rennes. Dès janvier 1941, Bock avait « demandé » la mise à disposition sur la ligne de Lamballe à Matignon, d'une automotrice De Dion, deux fois par semaine, pour le transport des « permissionnaires allemands » : les horaires devront correspondre à ceux de la S.N.C.F. à Lamballe. Ceux des trains civils devront être aménagés en conséquence. A cette occasion la ligne de Saint-Cast à Matignon, qui avait fermé le 17 avril 1939, est réouverte, mais le mauvais état de la voie oblige l'automotrice à rouler à 10 km/h. Le convoi allemand passait à Erquy à 16h04 et revenait le matin à 8 heures en direction de Saint-Cast. L'accès en était strictement réservé aux Allemands qui payaient leur place. Le trafic sur cette ligne fut en moyenne de 21 militaires par convoi (note de mars 1941).

[...] Dans le courant d'août [1942], la ligne de Matignon à Pléneuf est démontée par la Todt. Une partie des rails est réemployée pour établir une voie métrique entre la gare de Sables d'Or et le Port Barrier. Cette voie permettait aux Carrières de l'Ouest, travaillant aussi pour la Todt, de conduire sur la ligne les sables et graviers nécessaires pour le béton des blockhaus, plus aisément que par l'embranchement de Pont-Bourdais, en mauvais état de fonctionnement. Le reste des rails fut acquis par la Todt pour servir à la construction des blockhaus.

[...] Au mois de juin 1943, l'ingénieur Knopp fit établir une voie de 60 cm pour la construction des ouvrages bétonnés du Cap Fréhel, notamment l'important blockhaus à deux étages supportant l'antenne radar de 15 m de haut, du modèle « Fumo Caesar », mis en place par la Luftwaffe. Cette double voie se branchait sur celle de la Régie entre les stations de Pont-Bourdais et la gare de Plévenon. Entre ces deux points, reliés entre eux par une ligne téléphonique, fut installé un système de double écartement avec aiguillages spéciaux. Un Allemand réglait le trafic.

Nous avons pu établir, grâce aux bordereaux de paiement de la Banque de Bretagne, la courbe statistique du trafic des lignes de Lamballe à Matignon et d'Hillion à Saint-Alban (il y avait un dépôt important de la Todt à Hillion). On y relève les périodes d'activité de construction des ouvrages bétonnés de



Les carrières de Pléhel.



Soldat allemand en gare de Pléneuf en janvier 1941.

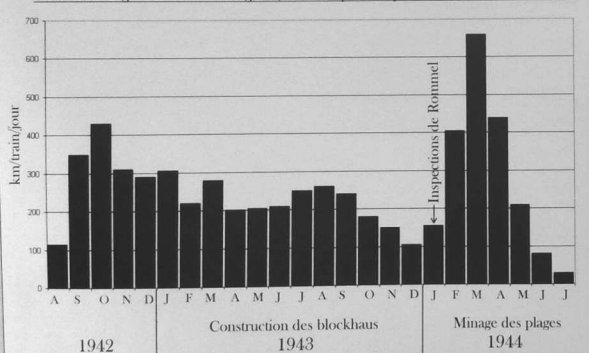
Gares du Val André et de Dahouët.



septembre 1942 à août 1943. Une dérive en décembre 1943 correspond à l'achèvement des travaux. Elle est suivie d'une brusque augmentation du trafic en mars 1944, lorsque le Feld-Maréchal Rommel ordonna de faire planter sur les plages une forêt d'obstacles minés. [...] Dès la première quinzaine de février [1944], on constate une augmentation considérable du trafic. Au mois de mars, il atteint sept trains par jour. Ces trains amènent des obstacles en fer et béton: anciennes portes de la ligne Magniot, blocs de ciment pour mines à bascules, quantité de troncs de pin, ces fameux pieux d'arrêt dits « asperges de Rommel », dont un dépôt fut installé sur les quais de Dahouët. C'est à cette époque que se produisit à la gare de Minihy un accident tragi-comique. Des ouvriers Todt étaient occupés, mollement, à décharger des wagons contenant des portes de fer. Un Allemand, revolver au poing, veut accélérer le travail et manœuvre lui-même les wagons. L'un d'eux lui échappe et dévale la ligne en pente jusqu'à l'aiguillage de Dahouët où il déraile en causant des avaries à la voie. [...]

Jean-Pierre Le Gal La Salle

Trafic de la ligne Lamballe-Matignon, établi d'après les paiements de Todt à la Régie



La réquisition du réseau par les Allemands

Le service ferroviaire sur le réseau de la Régie des Côtes-du-Nord est totalement interrompu sur injonction des autorités d'occupation le 4 février 1944, en raison des besoins de transports de l'Organisation Todt, donc quelques jours après la nomination du maréchal Rommel à la tête des armées du front Ouest et sa visite sur le littoral breton.

Les exigences allemandes sont sévères. Outre la suppression de tous les services voyageurs, il est demandé la mise à disposition de l'Organisation Todt de tout le matériel (locomotives et wagons) du réseau qui sera réparti en divers points (Lamballe, Saint-Brieuc, Paimpol, Tréguier, Lannion) selon les indications des autorités allemandes. L'intensification du trafic allemand sur le réseau se fera au moyen de quatre locomotives de la Société des Chemins de Fer Economiques, susceptibles de

- AVIS -

Par ordre des Autorités d'Occupation, il est recommandé aux voyageurs de se conformer strictement aux prescriptions ci-après :

“ Entre la Gare de Plurien-Les Sables-d'Or et l'arrêt du Pont-Bourdais, il est interdit d'ouvrir les fenêtres et de stationner sur les plates-formes des voitures ou wagons ”.

En cas de non observation de ces prescriptions, les contrevenants risquent d'essuyer des coups de feu.

LES PRESSES Océaniques, IMPRIMERIE SAINT-BRIEUC - 11101

remorquer chacune cent tonnes. Il est également prévu l'étude immédiate des horaires de trains de matériaux et d'ouvriers sur les différentes lignes; un service quotidien d'automotrices doit être mis en place entre Lannion et Saint-Brieuc pour assurer uniquement le transport des permissionnaires allemands. Enfin, il est envisagé, si besoin, la réquisition du personnel de la Régie pour travailler la nuit. Seule consolation: il est permis de transporter temporairement et jusqu'à nouvel ordre les colis qui arriveraient à destination des Chemins de fer des C.d.N. Afin de pallier la suppression ferroviaire un service par autocar est organisé entre Lannion et Tréguier. La C.A.T. met en place un service provisoire par autocar entre Tréguier et Saint-Brieuc à raison d'un aller-retour par jour. La perte de recettes est évaluée à près d'un million de francs par la Régie qui demande des acomptes au C.O.V.F.L.L. afin de pouvoir payer le personnel.

Le 20 avril, après plus de deux mois d'interruption, les services normaux reprennent partiellement pour les voyageurs entre Saint-Brieuc et Lannion et entre Lamballe et Matignon. Cependant, à la gare de Lamballe, les voyageurs devront prendre les services de la S.N.C.F. pour rejoindre Saint-Brieuc. Dans un rapport du 20 avril 1944, le commissaire de police indique que cette nouvelle est bien accueillie par la population. Néanmoins, les Allemands ont stipulé que les trains circulent à nouveau à condition que cessent les sabotages sur les voies. Pas de chance! Deux sabotages sont commis à Lézardrieux et Etalles, le jour même de la reprise des services. Le rapport du commissaire de police indique que les Allemands ont probablement changé de tactique et qu'ils ont à nouveau autorisé les services de voyageurs afin de protéger leurs propres convois des attaques aériennes. Il indique également que la population condamne les attentats qui pourraient leur priver de leurs moyens de transport afin de se rendre au travail. Le commissaire de police prend ses désirs pour des réalités car, à cette époque, la population du département est acquise aux idées de la Résistance, les Allemands hésitant même à se rendre dans certains secteurs du fait de la forte présence des groupes de résistants et maquis F.N.-F.T.P.

La traversée de certains secteurs est l'objet d'une surveillance accrue de la part des Allemands. Ainsi à la demande du Feldkommandant Ueckrich, en février 1944, la traversée d'un point d'appui près des trains apportant des matériaux et de la main d'œuvre près de Sables d'Or nécessite l'apposition d'une affiche spéciale dans les trains et gares situés près de cette position fortifiée. Par ailleurs les trains seront arrêtés avant la traversée et les voyageurs contrôlés.

Les comptes s'améliorent!

Le nombre de voyageurs transportés passe de 3,8 millions en 1938 à 2,4 en 1940 puis 4,9 en 1942; le train est alors le seul

moyen de transport disponible et peu onéreux pour tous les habitants de la bande côtière du département. Cette fréquentation, meilleure du fait des circonstances, amène le résultat financier de la Régie vers l'équilibre puis un excédent. Avoisinant les 3 MF de déficit en 1938, le bilan est positif dès 1942, avec un excédent de 1,8 MF. Les recettes totales font un bond de 3,8 MF en 1938 à 9,6 MF en 1942, auxquelles il convient d'ajouter 1,20 MF de recettes provenant des transports pour l'armée allemande et l'Organisation Todt non réglées lors de la clôture de l'exercice 1942.

En mai 1943, la Régie adresse au C.O.V.F.L.L. un état de la situation financière. On y apprend que sur la période allant du 26 juillet 1942 au 31 décembre de la même année, elle a assuré près de 45500 kilomètres-trains à 35 F ainsi que des locations de locomotives afin de desservir certains chantiers de l'Organisation Todt, le tout pour une recette de 1.688 MF payée intégralement par la Banque de Bretagne pour le compte de l'Organisation Todt. Les réquisitions d'autocars représentent près de 121.300 F, les transports militaires de la Luftwaffe à Lannion près de 415.000 F en 1941 et 1942. Le transport d'unités allemandes progresse sensiblement; 114.642 F en 1940, 1,4 MF en 1941, puis passe à 2,5 MF l'année suivante, soit au total près de 4 MF en l'espace de deux ans et demi. Par contre les recettes sont plus faibles, le Trésor français a versé 2,8 MF dont la moitié par le C.O.V.F.L.L. et l'autre par le département. Les Allemands ont payé plus de 2,2 MF. Le déficit est de 2,5 MF pour cette rubrique des activités de la Régie. Le C.O.V.F.L.L. verse 55 % des dépenses constatées à compter du 1^{er} décembre 1941. Le reste est donc versé à la Régie par le budget du département. Quand les Allemands suspendent les services voyageurs au printemps 1944 et que les versements de l'Organisation Todt tardent à rentrer dans les caisses, la Régie est dans l'obligation de faire appel au budget du département pour assurer les salaires de son personnel.

La construction du Mur de l'Atlantique entraîne quelques « aménagements » pour les voyageurs du Petit Train.

Rapport des Renseignements Généraux des Côtes-du-Nord, le 20 avril 1944 (extraits) transmis au Préfet et à Vichy

Comme suite à mes rapports n° 468 et 1087 en date des 11 février et 6 avril 1944, j'ai l'honneur de vous rendre compte que les autorités allemandes viennent d'autoriser, à partir du 20 avril, la reprise du trafic ferroviaire pour les voyageurs sur le réseau du Chemin de fer des Côtes-du-Nord. Il avait été interrompu le 8 février 1944, en raison des besoins de transports de l'organisation « Todt ». Des services de trains sont donc établis sur la ligne de Lannion, ainsi qu'entre Lamballe et Matignon. Les voyageurs désirant venir des localités situées sur la côte Est de la Baie de Saint-Brieuc devront changer de train à Lamballe et emprunter les Chemins de Fer de l'Etat. Donc, bien que n'étant que partiellement rétabli, le trafic ferroviaire pour les voyageurs est autorisé. Cette nouvelle a été accueillie avec joie par la population à qui ce moyen de locomotion va rendre d'appréciables services. Cependant les autorités allemandes ont stipulé que les trains ne fonction-

neront qu'à condition que cessent les sabotages sur la voie. Or, aujourd'hui 20 avril, date à laquelle a repris le trafic, deux attentats ont été commis l'un à Lézardrieux, l'autre à Étables. En conséquence, la Direction des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord ignore quelle sera la décision des autorités allemandes et si le train parti ce matin de Saint-Brieuc en direction de Lannion, à 6h30, ne sera pas le premier et le dernier. La population est persuadée que si les Allemands autorisent le transport des voyageurs sur le réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, c'est afin d'assurer une certaine sécurité et la continuité de leurs propres moyens de communication. Néanmoins, l'opinion s'en réjouit et condamne généralement les actes qui pourraient priver des éléments laborieux d'un mode de transport qui rend d'immenses services.

L'inspecteur de la Police nationale.

La Régie des Chemins de fer des Côtes-du-Nord, la Relève et le S.T.O.

Un des problèmes majeurs auxquels va être confronté le III^e Reich est celui de la main d'œuvre. A partir de 1942 les besoins de l'armée deviennent de plus en plus importants. Sur les fronts, notamment celui de l'est, on ne se bouscule pas pour être volontaire. Les pertes humaines se chiffrent à 150 000 hommes par mois à partir de 1943. Les rotations des régiments sur le front russe nécessitent de puiser dans les usines et les administrations du Reich jusqu'ici à l'abri de la mobilisation. « Pour compenser les énormes pertes sur le Front de l'Est, il faut mobiliser d'un seul coup 800 000 ouvriers spécialisés » reconnaît Albert Speer¹. Cette situation de guerre totale mobilisant l'ensemble de la main d'œuvre allemande ne laisse pas beaucoup de marge de manœuvre pour réaliser des travaux de défense sur le littoral ouest. La solution va consister à utiliser les entreprises et la main d'œuvre disponibles dans les pays occupés. Pour cela il faut obtenir la collaboration des autorités locales. Le Gouvernement de Vichy, dirigé à nouveau par Pierre Laval depuis avril 1942, va répondre immédiatement aux exigences allemandes.

Le 4 septembre 1942, le Maréchal Pétain, Chef de l'État Français, promulgue la loi « relative à l'utilisation et l'orientation de la main d'œuvre destinée à faciliter l'exécution de tous travaux que le gouvernement jugera utile dans l'intérêt supérieur de la Nation par toute personne de sexe masculin de 18 ans à 50 ans, et de sexe féminin de 21 à 35 ans, dont l'aptitude physique aura été médicalement constatée ». Les licenciements sont interdits sans autorisation préalable de l'inspection du travail. Les embauches doivent être effectuées par l'intermédiaire du même service. Tous les Français doivent justifier d'un emploi utile aux besoins du pays. Ceux qui ne fournissent pas

cette justification pourront être assujettis à un travail qui leur sera désigné par les services dépendant du secrétariat d'Etat au Travail. Toute infraction à la loi est passible d'un emprisonnement de six jours à cinq ans et d'une amende de 16 F à 30 000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement qui pourra être doublée en cas de récidive.

Cette loi, au contenu relativement flou, constitue ainsi le support « légal » de la collaboration entre l'Administration de Vichy et le Troisième Reich pour d'une part transférer en Allemagne des centaines de milliers de travailleurs, d'autre part permettre la construction par des Français des fortifications le long du littoral de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée.

Cela apparaît sans équivoque dans une circulaire qu'adresse le Préfet des Côtes-du-Nord aux Maires du département le 4 novembre 1942. Il écrit notamment que « les Autorités allemandes ont un besoin immédiat de main d'œuvre pour satisfaire aux demandes de l'Organisation Todt et peuvent être amenées à réquisitionner elles-mêmes les travailleurs complémentaires en les choisissant sur une liste des habitants de la commune dressée par le Maire dans les conditions déterminées par la loi du 4 septembre 1942 ». Il met en garde les maires sur l'inconvénient qu'il y aurait à ne pas établir le recensement, notamment le risque que les Allemands fassent venir des Africains, des Espagnols, des Russes soviétiques pour les travaux, ceux-ci devant être logés chez l'habitant faute de baraquements suffisants.

Il apparaît alors clairement que le régime de Vichy joue à plein la carte de la collaboration pour permettre aux Allemands de faire tourner leur économie de guerre et réaliser les chantiers sur le littoral. L'Administration est mise à contribution pour recenser les travailleurs aptes soit au départ pour l'Allemagne, soit pour les besoins de l'occupant en France.

Globalement, début 1944, les responsables de la production allemande estiment à 4 millions le nombre d'ouvriers à déporter en Allemagne pour faire tourner les usines. Cependant, des divergences profondes entre les services de Sauckel et ceux de Speer sur la stratégie à adopter permettent à des milliers de travailleurs de rester dans leurs entreprises classées S-Betrieb (entreprise protégée car travaillant pour les Allemands).

Après ces généralités, examinons maintenant comment la Régie des Chemins de fer des Côtes-du-Nord a réagi face à cette situation.

La Relève

La première opération « La Relève » ou « Opération Sauckel » a pour finalité d'échanger des prisonniers français contre des ouvriers qui acceptent volontairement d'aller travailler dans les usines allemandes. Cette opération sera un échec total tant par le nombre de prisonniers libérés que par le nombre de volontaires.

Elle débute après la promulgation par le Maréchal Pétain de la loi du 4 septembre 1942 sur l'utilisation et l'orientation de la main d'œuvre qui va constituer le cadre des premiers départs. Cette loi s'applique aux entreprises de transports et aux V.F.I.L. Des avantages sont accordés aux volontaires (des travailleurs spécialisés) par la loi du 26 septembre 1942, consistant d'une part en une indemnité d'éloignement égale à 50 % du salaire

qui est ensuite remboursée chaque mois à l'entreprise par un fonds de compensation créé spécialement à cet effet, d'autre part en la conservation de leurs droits à l'avancement. Il est même proposé la titularisation des auxiliaires qui partiraient, la période passée au service de la Reichbahn étant comptée dans la durée du stage d'essai. Une série d'arrêtés en date du 7 octobre 1942, du 24 décembre 1942 puis un autre du 1^{er} mars 1943, applique d'abord aux agents de la S.N.C.F. puis aux agents des réseaux dépendant du Comité d'organisation des V.F.I.L., puis des services publics des communes et départements, ces dispositions destinées à attirer des volontaires qui ne se bousculent pas pour ce voyage outre-Rhin.

Un premier recensement des agents répondant aux conditions pour partir en Allemagne est effectué par la Régie durant l'automne 1942 sur l'injonction de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et de l'inspecteur de la main d'œuvre des transports, suite à une circulaire du C.O.V.F.I.L. en date du 30 septembre. Des états numériques et nominatifs doivent être dressés. Le directeur de la Régie joue la montre, il déclare ne pas avoir reçu les imprimés-type, les demande à l'inspecteur de la main d'œuvre qui a ses bureaux à Nantes; celui-ci n'en a que trois exemplaires et s'étonne qu'il n'y en ait pas en nombre suffisant dans les Côtes-du-Nord alors que les Ponts et Chaussées de Nantes disposent de mille exemplaires. In fine le directeur de la Régie envoie les documents le 10 octobre 1942; un seul agent (René Epivent, ouvrier ajusteur de Lannion) du réseau des Côtes-du-Nord est désigné dans la catégorie des ouvriers qualifiés en métallurgie ou des manœuvres spécialisés dans le travail du fer et ayant un an d'expérience (aide-forgeron, fraiseur, raboteur). Il part le 8 novembre 1942 pour Karlsruhe, l'indemnité d'éloignement est versée par la Régie à son épouse.

Un nouveau prélèvement

Le 5 novembre 1942, le C.O.V.F.I.L. fait savoir que les réseaux secondaires sont taxés d'un nouveau prélèvement de 150 agents dans les catégories des ouvriers qualifiés, des mécaniciens et chauffeurs de locomotives. La Régie tarde à répondre, le C.O.V.F.I.L. lui adresse une lettre de rappel. Le directeur demande des informations complémentaires à l'inspecteur de la main d'œuvre à Nantes, qui le renvoie vers l'ingénieur des T.P.E. qui à Saint-Brieuc aurait toutes les informations; nouveau courrier du directeur vers ce cadre des Ponts et Chaussées. La Régie répond le 28 novembre qu'elle ne dispose pas de personnel spécialisé dans la traction routière, les agents ayant des compétences mixtes leur permettant de conduire des engins routiers ou ferroviaires, à l'exception d'un agent temporaire recruté récemment sur la ligne de Pleumeur-Gautier à Larmor.

Le 10 décembre 1942, l'Inspecteur de la main d'œuvre des Côtes-du-Nord désigne quatre agents de la Régie pour le départ dans le III^e Reich, trois résidant à Saint-Brieuc (François Guichard, Henri Le Disez, Louis Guevellou), le quatrième à Languenec (Francis Biard). A la même époque, il est fait état que certains agents des chemins de fer départementaux ont déjà quitté leur service pour échapper aux opérations



Une affiche qui aura peu de succès.

1 - Le journal L'Ouest-Eclair, dans son édition du 3 février 1944, informe ses lecteurs que « le transport des voyageurs sera provisoirement interrompu sur toutes les lignes [des Chemins de fer des Côtes-du-Nord] à partir du 4 février 1944 ».
2 - Albert Speer, Au cœur du III^e Reich.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

de recrutement pour le départ en Allemagne. Une lettre du Secrétaire d'Etat à la Production industrielle et aux Communications rappelle que les décrets sur la réquisition en temps de guerre s'appliquent à ces agents et que les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées ont reçu les instructions afin de les mettre en demeure de rejoindre leur poste. Le directeur du Réseau fait part à M. Bock par courrier daté du 2 janvier 1943 qu'un seul agent est effectivement parti en Allemagne sans avoir été remplacé et que quatre autres ont été désignés dont un reconnu inapte lors de la visite médicale. Il argumente en faveur d'une exemption totale de la Régie, du fait qu'aucun recrutement de personnel n'a eu lieu depuis 1931, ce qui a eu pour conséquence d'augmenter l'âge moyen du personnel qui comporte des agents susceptibles d'aller en Allemagne âgés en fait de 35 à 40 ans, mariés et pères de famille. D'autre part, le trafic généré par les chantiers de l'Organisation Todt (plus de 1000 tonnes par jour à partir de l'automne 1942) mobilise tout le personnel par ailleurs exposé aux bombardements aériens. Enfin il sera difficile de remplacer les éventuels départs par des auxiliaires car les salaires proposés sur les chantiers allemands attirent les hommes disponibles.

Le Service du Travail Obligatoire (S.T.O.)

Quelques mois plus tard, en février 1943, est institué le Service du Travail Obligatoire qui vise cette fois à transférer, sans contrepartie, des milliers de travailleurs en Allemagne. Pierre Laval est le responsable de cette politique de collaboration à outrance qui aura surtout pour conséquence de grossir les rangs de la Résistance de centaines de réfractaires au S.T.O. Certains préfèrent se faire embaucher dans des chantiers de l'Organisation Todt afin d'éviter le départ en Allemagne. Cependant, pendant quelque temps, les chantiers de l'Organisation Todt constitueront une véritable soucière qui permettront aux occupants de mettre la main sur des réfractaires au S.T.O.

A cette époque, les Allemands ont besoin de cheminots pour leur propre réseau et considèrent qu'à ce titre ils peuvent procéder à des « mouvements de personnel, en conformité des besoins du service ferroviaire sur le réseau européen » et notamment pour travailler dans les ateliers de réparation de locomotives et les chantiers de remise en état du réseau ferroviaire allemand. En mars 1943, le délégué du ministre des communications du Reich réclame à la France 10000 cheminots pour la Reichbahn qui viennent en fait s'ajouter aux demandes dans le cadre du transfert d'ouvriers du S.T.O.

Un nouveau recensement des agents est effectué afin de repérer ceux qui appartiennent aux classes d'âge concernées, les jeunes nés entre le quatrième trimestre 1919 et 1922. En mai 1943, la Régie emploie 22 agents temporaires sur 106 qui répondent à ces critères, surtout des agents recrutés depuis le début de l'occupation (1940-1943). D'après les documents disponibles, la Régie compte au début du mois de mai 1943 plusieurs agents en Allemagne: un est parti volontairement (Epivent), quatre ont été désignés dans le cadre de la Relève

pour aller travailler à Tréves (Guichard, Guevellou, Le Dizes, Le Provost), quatre permanents et un temporaire. Huit agents sont par ailleurs prisonniers et un est déporté. Au total le directeur comptabilise ainsi seize agents absents.

Un autre agent (Maurice Gicquel de Lamballe) part pour travailler pour la Reichbahn à Erlang le 22 juin 1943, après avoir obtenu un sursis pour raison de santé. Il remplace en fait Francis Biard désigné en décembre et reconnu inapte. Deux nouveaux agents, nés en 1922, sont désignés pour le départ: Albert Le Cocquen parti le 21 juillet 1943, Jean Hamon, chauffeur de Tréguieux qui, parti le 2 juillet, est en fait autorisé à rentrer dans ses foyers quelques jours plus tard pour des raisons médicales (un billet de retour entre Ludwigshafen et Saint-Brieuc lui est délivré le 9 juillet).

Cependant, en mars 1943, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées rayé de la liste des requis pour le S.T.O., établie par le service de placement allemand, trois auxiliaires travaillant à l'atelier de Saint-Brieuc mais domiciliés à Lannion (Edmond Allanou et Robert Crech'du, deux mariés démobilisés et embauchés par le réseau pour des remplacements, ainsi que Ledemazel), en faisant valoir que la Régie des Côtes-du-Nord, taxée au niveau national pour les envois en Allemagne au même titre que la S.N.C.F., a rempli ses obligations.

Des exemptions au S.T.O.

Une instruction du Commissariat Général Interministériel à la Main d'œuvre du 21 août 1943, adressée aux Préfets et à tous les chefs de Services départementaux (Travail et Main-d'œuvre, Ponts et Chaussées, etc.), explique que le gouvernement achève alors le recrutement à destination de l'Allemagne d'un contingent de 220000 travailleurs dans le cadre du S.T.O. et qui touche principalement la classe 1942. Mais il doit en même temps compléter et renforcer les effectifs dans certains secteurs économiques en France par mutation autoritaire, à savoir:

- usines, mines, chantiers et grands services publics indispensables à la vie du Pays;
- usines Rüstung (usines d'armement travaillant pour les Allemands);
- chantiers Todt.

En principe, les mutations nécessaires seront effectuées selon la règle de l'appel par classe d'âge en tenant compte des considérations économiques. Ainsi, aucun prélèvement ne devra être effectué dans certaines branches dont il s'agit précisément de compléter les effectifs. Au contraire, les prélèvements pourront être élevés dans certaines branches d'activités dont les effectifs apparaissent comme manifestement excédentaires (hôtellerie, commerce, etc.). Sont concernés par ces mutations en France les hommes de 18 à 50 ans reconnus physiquement inaptes pour un départ en Allemagne.

Les ouvriers des usines Rüstung, S-Betrieb et de l'Organisation Todt n'ayant pas atteint l'âge de 50 ans sont affectés sur place à condition de fournir une attestation certifiée par les Autorités d'occupation compétentes. Les fonctionnaires sont sursitaires en attendant de nouvelles instructions.

Le Petit Train, les chantiers du Mur de l'Atlantique, la Relève et le S.T.O.

Le C.O.V.F.I.L. fait savoir en octobre 1943 que les jeunes de la classe 1943 ne seront pas envoyés en Allemagne, ni sur les chantiers de l'Organisation Todt et qu'ils seront utilisés en France, ce qui pour les V.F.I.L. amène à affecter sur place les agents de moins de 50 ans, les autres étant seulement déclarés sursitaires.

S-Betrieb?

Cependant, le fait de travailler pour les chantiers de l'Organisation Todt devait présenter un avantage en ce qui concerne le Service de Travail Obligatoire en Allemagne institué par Pierre Laval en février 1943. En effet les entreprises travaillant pour le Mur de l'Atlantique seront classées S-Betrieb (protégées par Albert Speer) et une partie de leur effectif sera exclue du S.T.O. Alors que la S.N.C.F. est classée dans cette catégorie en février 1944, il n'en sera pas de même pour les réseaux V.F.I.L., malgré les démarches engagées par le Comité d'organisation qui signale aux réseaux par circulaire en date du 1^{er} juin 1944 que des garanties ont néanmoins été obtenues auprès des autorités allemandes afin d'exclure les agents des prélèvements pour l'Allemagne.

Finalement, contrairement à ce qui était espéré et aux demandes du C.O.V.F.I.L., le classement des compagnies de transports départementaux dans la catégorie S-Betrieb ne sera pas prononcé par les autorités allemandes. Le Militärbefehlshaber in Frankreich (M.B.F.: commandement militaire en France siégeant à l'Hôtel Majestic, avenue Kléber à Paris) dans une note du 11 mai 1944 adressée aux responsables des transports de

Vichy, dont les bureaux ne se trouvent pas très loin, au 244 boulevard Saint-Germain, laisse les échelons locaux, les référents transports des Feldkommandanturen (Verkehrreferenten) traiter le problème en fonction des besoins de transports de la main d'œuvre, en s'assurant que le fonctionnement des entreprises ne soit pas compromis. L'interprétation de ces instructions par le C.O.V.F.I.L. lui fait penser que les compagnies sont protégées de la même façon que celles classées S-Betrieb sans que cela ait un caractère officiel, le Comité d'Organisation se proposant de se faire l'interprète auprès du M.B.F. des cas litigieux qui pourraient survenir ici ou là.

A la fin de l'année 1943, la Wehrmacht réquisitionne une grande partie de la population du département pour des travaux divers consistant notamment à creuser des tranchées anti-chars. Le service allemand de surveillance de la gare de Saint-Brieuc (Überwachungs Bahnhof) ordonne à la Marie de Saint-Brieuc, le 23 décembre 1943, que les ouvriers et agents de la Régie des Côtes-du-Nord soient exemptés des travaux de terrassement et de garde des ponts.

En définitive, le nombre d'agents désignés pour le travail en Allemagne est assez simple à établir, neuf ont été inscrits sur les listes, cinq sont effectivement partis entre novembre 1942 et juillet 1943, période à partir de laquelle les agents des réseaux V.F.I.L. sont affectés sur place dans une situation proche de celle de la S.N.C.F., sans être pour autant classés S-Betrieb. Un agent revient une semaine après son départ; un autre profite d'une permission pour ne plus rejoindre le III^e Reich. Au total, quatre agents seront réfractaires au S.T.O.

A Sables d'Or, le chef de gare voit désormais passer des convois entiers de sacs de ciment.



1 - Sur cette mobilisation de la main d'œuvre à la fin de l'année 1943, lire Visages de la Résistance bretonne d'Alain Lozach, pages 59 et suivantes.

4. – Le Petit Train dans la guerre

Lors de l'occupation du département en juin 1940, aucun fait marquant de guerre n'est à noter. Pourtant, durant quatre années, la Régie va être confrontée à des actes de guerre que l'on peut classer en deux catégories : les bombardements et mitraillages de l'aviation alliée ; les sabotages de la Résistance départementale voire interne à la Régie. Les documents conservés aux archives permettent de dresser la liste plus ou moins exhaustive de ces actes.

Les attaques aériennes

Les actions des Alliés se concrétisent essentiellement par des mitraillages de cars et de trains en circulation ou à l'arrêt en gare, même si les aviateurs ne peuvent être certains que les trains en question transportent des soldats allemands.

Les attaques visent également les autocars ; ainsi celui de la Régie réquisitionné par les Allemands afin de transporter des troupes de l'aérodrome de Servel vers Trégastel qui est mitraillé le 26 août 1941 à 12h30 par des avions anglais. Le chauffeur, Yves Riou âgé de 37 ans, grièvement blessé par des éclats et des balles, meurt deux jours plus tard. En septembre et octobre 1942, la gare de Tréguier est l'objet de plusieurs attaques ; une femme est tuée, deux petites filles et un employé blessés, des automotrices et des locaux endommagés. Les gares de Saint-Alban et Lézardrieux subissent également des attaques les 2 et 6 juin 1943, causant des avaries sur trois locomotives. Le lendemain la Régie demanda à l'Organisation Todt

de lui fournir trois locomotives en les prenant sur les réseaux voisins, Réseau Breton et celui d'Ille et Vilaine.

Un an plus tard, le 6 juin 1944, la gare de Tréguier connaît une situation analogue avec des dégâts importants à trois automotrices et à plusieurs wagons. Après le débarquement en Normandie, les attaques se multiplient mais elles se concentrent plutôt sur les grands axes ferroviaires. Un train de marchandises est mitraillé sur la ligne Saint-Brieuc-Paimpol le 27 juin 1944, attaque qui se déroule à 600 mètres de la gare de Tréveuve vers Saint-Quay et qui cause la mort du mécanicien, Alexandre Meheust, un obus lui arrachant la tête selon le rapport établi ce jour-là par un de ses collègues qui échappa à la mort. De nouvelles attaques sont recensées lors de la percée des Alliés à la limite de la Bretagne et de la Normandie : à Matignon le 25 juillet, à la gare de Lamballe le 1^{er} août. Lors de la libération du département, de nouvelles attaques en appui des forces terrestres sont signalées : la gare de Tréguier et celle de Saint-Quay le 6 août. Enfin les dernières interventions aériennes ont lieu sur la gare de Tréguier lors de la libération de la ville du 13 au 15 août.

Mitraillage aérien du train conduit par le mécanicien Léon Catros et son chauffeur Alexandre Cicquel, le 27 janvier 1943, sur la ligne Lamballe-Saint-Alban.

L'air était sec et froid en cet après-midi du 27 janvier 1943. La charrette de fougères mortes servant à faire les litières des bestiaux était presque terminée, et ma sœur Anne bombait le centre du chargement afin que la charrette ne glisse pas dans les nombreux cahots du chemin.

Nous étions sur nos terres des Landes de la Poterie, en bordure de la ligne de chemin de fer Lamballe-Dinan, à 400 mètres au-dessous du passage à niveau de La Baudrannière, lieu assez élevé pour que nous dominions tous les points de l'horizon, endroit de prédilection pour voir arriver les chasseurs-bombardiers anglais qui, à cette époque, sillonnaient, pour ainsi dire journellement, le ciel de Bretagne.

Sur chaque train, il y avait pourtant un wagon D.C.A. avec d'un côté une casemate blindée et de l'autre un redoutable canon de vingt millimètres à quatre tubes monté sur affût mobile, et sur le siège duquel veillait en permanence un gendarme casqué. Cela n'empêchait pas les chasseurs alliés de plonger sur les trains et de mitrailler, avant la locomotive, le wagon D.C.A.

Déjà la veille, nous avions entendu le roulement bref de la canonnade d'un chasseur. Quelque temps après, nous avions

vu la locomotive venir de Lamballe et redescendre au bout d'une demi-heure, remorquant un convoi de wagons de marchandises dont la locomotive était environnée de la vapeur blanche sortant des nombreux trous causés par la rafale d'obus de vingt millimètres.

Nous les commissions bien, ces petits obus, pour en avoir souvent trouvé dans les champs, provenant des pièces allemandes tirant à la verticale. Ils n'étaient pas gros, 2 centimètres de diamètre sur 6 de long, mais dans la carcasse d'un avion ou d'une locomotive, ils occasionnaient de gros dégâts. Par intermittence, lorsque le train venait de Lamballe, et qu'il ralentissait pour monter la côte située après le passage à niveau de La Moulinière, les servants des canons D.C.A. se livraient à des tirs d'exercice sur un amas de gros rochers situé sur nos terres. Lorsque cela se produisait, nous étions toujours prévenus deux jours à l'avance par la mairie ; mais cela nous permettait de constater les dégâts causés sur les rochers par ces petits obus, et aussi de ramasser ceux qui n'avaient pas explosé.

Donc, en cet après-midi du 27 janvier 1943, nous terminions notre chargement de fougère, l'œil constamment en alerte car, si pour les chauffeurs et mécaniciens de locomotive, l'époque était plutôt angoissante, nous autres, âgés de 15 à



La Corpet-Louvet n° 41 à Sables d'Or.

19 ans, avions pas d'états d'âme : seule comptait la défaite allemande, et une locomotive trouée était une de moins pour l'ennemi.

Depuis un moment, nous regardions la fumée du Petit Train qui, partant de Lamballe, montait vers Saint-Alban.

Nous ne pouvions pas le voir tant, à cette époque, toutes les parcelles de terrain, jamais très grandes, mais par contre très nombreuses, étaient bordées de talus ; et tous ces talus masquaient le Petit Train tout au long de son parcours assez sinueux, ce qui d'ailleurs en faisait tout le charme aux yeux des spectateurs et des voyageurs. Seulement, la fumée de la locomotive permettait de suivre longtemps son trajet ; nous nous disions que si, à ce moment-là, un avion passait, il risquait d'y avoir des problèmes. Et cela nous inquiétait car, le mécanicien, nous le connaissions, lui ; il était de la Poterie ; Léon Catros, 40 ans, plaisant, sympathique, tout en rondeur, marié à une fille de chez nous, Francine Glatre, qui tenait le café situé près de la halte du Bout du Val, là où la ligne traversait la route départementale de la Poterie à Lamballe.

Je venais d'envoyer la dernière fourchée de fougère quand l'avion arriva. Il venait de Trégomac et volait en rase-mottes ; c'est à cause de cela que nous ne l'avions pas entendu. Placés où nous étions, dans un endroit dégagé, il nous vit tout de suite. Il amorça une chandelle et revint en piqué sur nous. Nous agitées frénétiquement les bras tout en restant sur place, ce qui ne devait pas être le cas des soldats allemands dans la même situation.

Le pilote se rendit compte que nous n'étions pas des ennemis, reprit de la hauteur dans une arabesque gracieuse et se dirigea vers la mer, hélas juste en direction du Petit Train. Peut-être ne l'aurait-il pas vu parmi les arbres s'il avait continué son vol en rase-mottes : à cette période de l'année, il y avait tellement de feux de ronces.

Seulement, à l'altitude où il se trouvait, et comme il arrivait dans un lieu dégagé près d'une ferme, il ne pouvait pas ne pas remarquer la fumée.

Nous le vîmes plonger, faire demi-tour, puis nous entendîmes une brève rafale et il continua sa route. Nous vîmes un panache de vapeur blanche qui resta immobile, et nous sûmes que le train avait été touché.

Le lieutenant Gordon, accompagné de son coéquipier néo-zélandais du groupe de chasse Alsace, basé à Biggin Hill, au sud de Londres, sur leurs Spitfire IX (moteur Rolls Royce 63, 1700 chevaux, double étage de compresseur, dernier cri de la technique aéronautique anglaise, parcimonieusement distribués à quelques unités d'élite), était en opération offensive de chasse à grand rayon d'action, en rase-mottes, contre les locomotives en territoire ennemi, ce jour-là en région Bretagne.

Sur le tronçon Saint-Brieuc-Lamballe, ils avaient déjà détruit deux locomotives. Ils venaient de repérer, à la hauteur de La Brohinière, un long convoi de matériel militaire, tiré par deux locomotives.

Après avoir largué leur réservoir supplémentaire, ils grimperont à 500 mètres d'altitude, afin de prendre l'ensemble du convoi en enfilade.

A la vitesse de 550 kilomètres à l'heure, ils n'eurent pas le temps de remarquer qu'il y avait deux wagons de Flak [Flak Abwehr Kanone = Défense Contre Avions, c'est-à-dire D.C.A. allemande] sur ce convoi, l'un derrière les locomotives et un autre tout à l'arrière du train.

Les servants de ces batteries disposaient d'un service de transmission très perfectionné et savaient déjà que deux chasseurs anglais opéraient dans les parages. Ils étaient donc au courant, si bien qu'ils aperçurent rapidement les avions arrivant par l'arrière du train.

Si l'effet de surprise et la rapidité de l'attaque jouèrent pour le lieutenant, il n'en fut pas de même pour son coéquipier qui fut pris dans une gerbe mortelle. Gordon vit l'avion, transformé en fumée.

Léon Catros faisant le plein de gazoil d'un autorail De Dion à Sables d'Or.



mé en boule de feu, disparaître entre deux haies. La peur au ventre, la chemise trempée de sueur, il quitta la voie ferrée et survola la route nationale sur une cinquantaine de kilomètres et y détruisit trois camions-citernes.

Un regard sur sa jauge lui fit comprendre qu'il n'était pas prudent d'aller plus loin. Il fit demi-tour et, au ras des pâquerettes afin de ne pas se faire repérer par la chasse ennemie qui devait chercher à l'intercepter, il revint vers la mer.

A quelque distance de celle-ci, il aperçut un attelage hippomobile qu'il crut être l'attelage d'un canon allemand camouflé. La colère, provoquée par la disparition de son compagnon, et dont il se jugeait en partie responsable, était si grande qu'il grimpa d'une centaine de mètres et revint pour mitrailler. Ce n'est qu'à l'ultime instant où, l'œil collé à la lentille du collimateur, il allait appuyer sur la détente de ses armes, qu'il s'aperçut que l'un des deux personnages qui agitaient frénétiquement les bras... était une femme.

Il tira sur la manche, ce qui le propulsa 500 mètres plus haut, il reprit la direction de la mer dont il connaissait la ligne claire au fond de l'horizon; mais aussitôt il aperçut le Petit Train, bien visible avec ses panaches de vapeur blanche; celui-ci traversait un champ dégagé et arrivait aux abords d'une ferme: quelques minutes avant ou après, il se serait confondu avec les nombreux taillis qui peuplaient le paysage, et comme d'habitude, serait passé inaperçu.

Le lieutenant Gordon ralluma le collimateur électrique, fit une large boucle car il avait déjà dépassé le train, revint par l'arrière avec un ralenti maximum afin de diminuer la vitesse de son avion et, tranquillement, comme à l'exercice, le mit dans l'axe du centre de la locomotive puis appuya sur la poignée de détente multiple qui actionnait toutes les armes.

Il y eut une courte rafale, courte car les culasses claquèrent et réarmèrent à vide, lui prouvant qu'il n'avait plus de munitions. Peu importe: il sut que tous les obus tirés avaient fait mouche et que la machine avait son compte. Alors, sans perdre une seconde, toujours à basse altitude, il regagna l'Angleterre.

Alexandre Gicquel ouvrit la porte en fonte du foyer de la chaudière de la locomotive; une forte bouffée de chaleur lui rougit le visage. Rapidement, il enfourna une dizaine de pelletées de morceaux de bouille dans la boîte à feu, referma la porte et dit à son compagnon: «Heureusement que la machine a le ventre vide, sinon je ne monterais pas la butte des Tertres avec leurs conneries. Mettre dix wagons, ça ne s'est jamais vu!»

Le mécanicien Léon Catros, d'un geste machinal, astiqua avec le chiffon qu'il avait à la main les plaques de cuivre qui se trouvaient devant lui, bien qu'elles n'en avaient nul besoin tant elles étaient brillantes. Il dit: «Je me demande combien ils sont de bonhommes là-dedans; strictement une compagnie. J'ai bien envie de leur secouer un petit peu les côtes.»

A peine avait-il annoncé cela qu'il ouvrit tout en grand la manette du tuyau d'arrivée de la vapeur aux cylindres. La machine eut un soubresaut et, dans une série de grondements rageurs, envoya vers le ciel des panaches de fumée blanche tandis que, dans un cliquetis de bielles, les six roues motrices s'emballèrent en détachant des rails une gerbe d'étrécelles.

Il y eut une série de secousses brutales et Alexandre Gicquel, qui pourtant s'y attendait, tomba assis sur le tas de charbon. «Hé, fais quand même attention: tu vas bientôt voir les frères arriver!»

Aussitôt, de la plate-forme des voyageurs située entre la locomotive et les neuf wagons de marchandises, dans lesquels se trouvait la troupe, une voix s'éleva en effet et, dans un français correct, un jeune lieutenant demanda: «Eh! bien, messieurs, que se passe-t-il?»

- La machine n'est pas toute neuve, répondit Léon Catros, et il y a trop de wagons! Dame, ça ne peut pas aller tout seul!

- Ah! oui, dit l'Allemand avec un sourire; c'est pour cela que madame à des vapeurs...

- C'est justement cela, confirma Léon.

Et aussitôt il reprit son chiffon et, avec des grondements d'excuse envers sa machine, des tapotements amicaux, il remit tout en ordre. Il l'aimait, sa Corpet-Louvet.

Sur les 42 que comptait l'ensemble du réseau des Côtes-du-Nord, la série 35 à 42, sans que l'on sache pourquoi, sera plus large de 10 cm (2,50 m contre 2,40 m pour les précédentes), 500 kg de plus sur le poids à vide, 300 litres d'eau et 100 kg de charbon supplémentaires; le taux de compression de la chaudière était passé de 13,5 à 14 bars, ce qui faisait que les machines étaient plus puissantes et atteignaient 300 CV pour un poids de 20,5 tonnes; cela n'était pas négligeable lorsqu'il fallait grimper de Lamballe à La Vallée, surtout avec les nombreuses haltes que comportait la ligne: Le bout du Val, Les Mouriers, Beaugerard, Le Champ Fleuri, pour ne parler que de celles qui

étaient réglementaires et se trouvaient sur les communes de la Poterie et Saint-Aaron, ce qui nous intéresse dans ce récit.

Car il y avait bien d'autres haltes, en ces temps de guerre et de pénurie où le Petit Train était le cordon ombilical de toute une région côtière en ce qui concernait la distribution obligatoire, permanente, insatiable, des livraisons de ciment, de bois et de ferraille nécessaires à la construction des ouvrages de défense du Mur de l'Atlantique et par contre-coup, mais en marge, à la satisfaction des besoins importants aussi de toute une population. Ceci contrecarrant cela, ce qui était sans doute une bonne raison d'agir.

Puis il y avait les vaches, surtout à la belle saison, lorsqu'elles «ouidaient» et trop souvent encombraient la voie. Il n'y avait pas trop d'estropiées dans l'ensemble; seulement souvent il fallait arrêter... et repartir. Tout cela demandait une dépense d'énergie supplémentaire à la machine; et il était absolument hors de question de ne pas respecter les horaires, Léon Catros ne le supportait pas. Alors, il fallait bien pousser les feux et la vapeur afin de compenser le temps perdu; mais comme le bichonnait sa machine dans les moindres détails, elle répondait toujours à l'effort demandé.

Aujourd'hui, avec la cargaison qu'il emmenait, et dont il avait hâte de se débarrasser, il n'était pas question de perdre du temps. Non qu'il craignît plus que d'ordinaire les avions:

jamais encore sur sa ligne il n'avait eu de problème; dans l'ensemble, la voie était très boisée et devait être invisible de là-haut. Quant aux fumées, en cette saison où les cultivateurs coupaient du bois chaque jour et dégageaient les talus, il y avait des feux de ronces partout; et pour un avion filant à 550 kilomètres à l'heure, il était impossible de faire la différence entre la fumée du train et celle des feux de broussaille. Seuls quelques endroits étaient découverts comme celui qu'ils allaient aborder partant de la gare de Beaugerard, passant au Tertre Hello et au champ Talva où la ligne, à nu, traversait les champs.

En longeant la double voie de garage de Beaugerard, longue de 100 mètres, prévue pour le stationnement prolongé d'une dizaine de wagons nécessaires au commerce des pommes et des «patates», ou aux livraisons de matériel et d'engrais nécessaires à l'important centre de production agricole que représentait la commune de Saint-Aaron, il remarqua le wagon de rutabagas qu'il avait déposé la veille pour la ferme de La Baudramière.

«Ils ont de la chance qu'il n'ait pas plu cette nuit, gromma-t-il en se tournant vers Alexandre Gicquel, et que personne ne soit venu en voler. Peut-être qu'ils n'ont pas été prévenus. Je croyais pourtant que les boches avaient mangé toutes les ratons; il ne faut pas encore écouter tout ce que se dit.» Il donna un bref «coup de corne» pour la

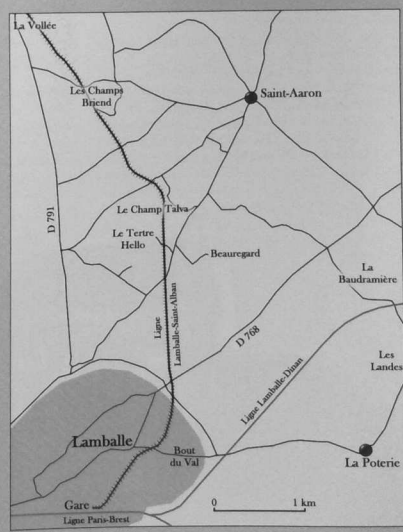
traversée de la route, surtout afin d'être en règle, les autos étant plutôt rares.

Il regarda les tiges vertes des blés cachées entre les mottes. Il connaissait la moindre parcelle de terre tout au long des trente-cinq kilomètres de sa ligne Lamballe-Les Sables d'Or. S'il n'y avait pas eu l'intense trafic, occasionné par la construction des ouvrages de défense de la côte, cela aurait été plutôt calme, surtout en cette saison.

La guerre avait bouleversé toutes les habitudes. Même l'été, puisque les plages et les grèves étant presque partout minées, les estivants ne venaient plus.

Il se rappelait les années 36-37, et même 38, avec la mise en place des congés payés; alors le Petit Train, à cause du nombre important de tous ces jeunes gens en tenues claires, tassés sur les plates-formes en bout des wagons, penchés en grappes à chaque fenêtre, ressemblait à un long bouquet.

Toute cette jeunesse criait de plaisir dans ce Petit Train, ressemblant à un gros jouet, qui passait parmi les blés et les troupeaux, froilait les fermes, longeait les routes où d'autres jeunes à bicyclette vous dépassaient parfois, ce qui était à hurler de joie. Ces branches feuillues qui vous chatouillaient les mains et que vous pouviez saisir de chaque côté du train, ces moissonneurs qui liaient les gerbes dans tant de champs, toute



cette campagne pour ainsi dire ouverte, tellement différente de la ville d'où vous venez et que vous pouviez regarder et comprendre. En avait-il « trébuché » Léon Catros, à ces époques, de cette belle et turbulente jeunesse, parfois plusieurs milliers par jour !
Maintenant, c'était différent ; ceux qu'ils transportaient ne se montraient pas, il y avait trop de risque.
De les savoir là le dérangeait ; même le rhumatisme qu'il avait « attrapé dans la hanche », à force d'être continuellement debout devant les manettes de sa machine, semblait se faire plus aigu.

[...] Léon consulta sa montre, vit qu'il avait pris du retard, et que cela allait être juste pour le croisement avec la rame descendante en gare du Poirier en Saint-Alban. Il ouvrit en grand la manette du régulateur ; avec un chuintement puissant, la machine se couvrit de panaches blanches et augmenta sa vitesse. Alexandre Gicquel avait une main sur la chaîne qui fermait l'accès gauche de la machine, Léon à droite réglait le régulateur. Tout à coup, alors qu'ils arrivaient près de la ferme du Champ Talva, un bruit de tonnerre, suivi de secs et forts claquements, emplit la machine. Une rangée d'impacts, comme percés par un énorme emporte-pièce, troua la tôle à leurs pieds entre eux deux, remonta le long des tubulures, pulvérisant les vitres des manomètres, crevant la chambre de combustion, la chaudière, et le dôme de prise de vapeur qui laissait échapper de longs jets brûlants. La machine, sans forces, ralentit et s'arrêta.

Léon voulut reculer ; il avait ressenti un violent coup dans le mollet ; il se rendit compte que sa jambe ne le portait plus et il roula sur les tôles de la plate-forme. Alexandre Gicquel voulut lui porter secours, mais son épaule était sans force et devenait douloureuse ; alors, avec son bras valide, il tourna le volant des freins afin d'immobiliser le convoi.

Pierre et Lucien Kerneur revenaient des Landes de Maritaine d'où ils ramenaient des liasses d'ajoncs pour leurs chevaux. Alors qu'ils étaient à la hauteur de la ferme de La Clochais, ils entendirent le bruit de la rafale tirée par l'avion. En passant devant Bourguéné, Jean Bandet dit à Pierre Kerneur : « Dépêche, je crois bien que le Petit Train a été mitraillé... ! »

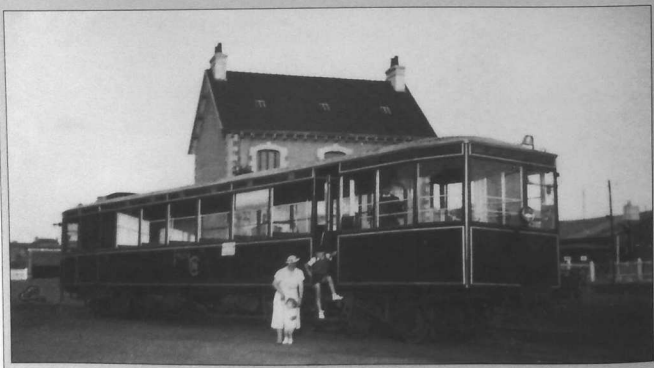
« Je mis la bête au trot, dit Lucien. Quand j'arrivai chez nous, je vis le Petit Train arrêté : la vapeur giclait à 15 mètres tout autour de la machine. Il y avait des boches partout, dans les douves, le long du fossé, dans l'aire, sous le hangar ; ils avaient l'air d'avoir peur que l'avion ne revienne. »

Il y en avait dans la maison aussi. Ils avaient allongé Léon Catros sur la table et le pansaient ; il n'avait plus de mollet à une jambe ! Alexandre Gicquel avait l'épaule à vif, il avait un trou dedans. Je ne sais pas si s'était une balle ou un éclat d'obus ; ils le pansèrent aussi.

La mère avait bien vu l'avion ; il avait fait deux tours sur la ferme et était revenu mitrailler le Petit Train, c'était un tout petit avion.

Le train resta bien deux heures là avant qu'une autre machine vienne le dépanner. Ils laissèrent la machine percée au Poirier et amenèrent les wagons de boches aux Sables d'Or, là où ils devaient aller. La locomotive mitraillée fut emmenée à Saint-Brieuc. J'ai regardé les rails sous la locomotive, à l'endroit où elle avait été mitraillée : le socle du rail avait été percé à la verticale ; on pouvait y mettre le doigt. Les conducteurs avaient eu une sacrée veine de s'en tirer ! »

Jean Gomet, l'agent de ville de Lamballe, venait de démonter l'écusson porte-drapeau fixé sur le balcon de la salle de la mairie de Lamballe, afin de le repeindre. Il entendit la rafale ; malgré les trois kilomètres de distance, elle lui sembla toute proche.



Autoraïl Renault NK, surnommé Mamm-Goz, en gare de Lamballe vers 1940.

Aussitôt, il dit : « Le tacot est baissé, pourvu que Léon n'ait pas de mal ! »

Après avoir prévenu sa femme, il prit la camionnette de la Ville sans en demander l'autorisation, et partit entre la halte de Beaugerard et les Champs Jolis.

Il arrêta la camionnette sur la route menant au bourg de Saint-Aaron, à l'endroit où les rails traversaient la route. Il descendit et regarda en amont. Aussitôt, il vit le panache de vapeur et situa l'endroit du mitraillage : trois minutes plus tard, il arrivait dans la cour du Champ Talva. Il fut surpris de voir tous ces Allemands.

« Mécanicien ? » demanda-t-il en indiquant la locomotive d'où sortaient de longs filets d'eau.

Un soldat lui montra la maison.

Léon était assis sur la table, buvant un verre d'eau-de-vie ; Alexandre Gicquel, sur une chaise, en faisait autant.

« - Eh ! bien les gars, si j'en juge d'après ce que je vois, dit Jean Gomet, il n'y a pas trop de misère. »

- Pas trop, dit Léon, à part qu'il me manque un mollet et qu'Alexandre a l'épaule abîmée ; mais ç'aurait pu être pire. As-tu regardé la machine ?

- ouï... elle pisse de partout.

- Merde, dit Léon.

- Il faut emmener cet homme tout de suite à l'hôpital de Saint-Brieuc, dit un officier allemand en s'adressant à Jean Gomet. En même temps, vous déposerez le chauffeur chez un médecin ; sa blessure n'est pas grave, ça devrait s'arranger. Vous téléphonerez aussi à la gare de Saint-Brieuc de nous envoyer une locomotive, afin qu'elle nous transporte aux Sables d'Or où nous sommes attendus. »

Les soldats installèrent Léon Catros dans la camionnette, mais sitôt sur la route de Lamballe, celui-ci dit à Jean Gomet :

« - Jean, après avoir déposé Alexandre, tu vas m'emmener au Bout du Val. Faut absolument que je voie Francine, elle va se tracasser ! »

- Bon, en vitesse alors, dit Jean Gomet. Avant qu'on soit rendu à Saint-Brieuc ! Voilà déjà le soir qui vient. Avec le sacré couvre-feu on n'a pas de temps à perdre ! »

Léon s'en rendait bien compte, mais il avait tout à coup l'envie irrésistible de revoir Francine, sa femme, Monique, la

petite, sa maison. Certes, ce n'était pas indispensable. La maison, il était déjà passé trois fois devant au cours de la journée car, lorsque venant de Lamballe, il traversait le petit chemin qui partait du Moulin de la Ville Gaudu et rejoignait la rue du Val, sur 150 mètres qui restaient avant de traverser la Départementale de La Poterie, il voyait sa maison qui lui faisait face de l'autre côté de la route. Et les longs « coups de corne » qu'il lançait étaient autant destinés à Francine afin qu'elle vienne sur le pas de la porte, qu'aux éventuels voyageurs qu'il fallait prévenir de l'arrivée du train. Cela, c'était l'ordinaire, l'habitude, « le tous les jours ». Mais après ce qui lui était arrivé, il se disait qu'il avait une drôle de chance d'être encore en vie.

Alors, pour lui, tout devenait différent.

Francine, il fallait absolument qu'il la voie, qu'il la cajole, qu'il la rassure, qu'il lui fasse part, ne serait-ce que par un regard, de toute l'affection qu'il avait pour elle, et que par là même il la reconforte lui aussi. Car il savait que sous des dehors gais, aimables, optimistes, voire décontractés, elle s'inquiétait facilement. Il se doutait aussi, qu'étant donné l'état de son mollet, son absence allait être longue : il n'avait plus de force dans la jambe, l'effet de la piqûre que lui avait faite l'infirmier allemand tendait à s'estomper, et de douloureux élancements, de plus en plus rapprochés, commençaient à se faire sentir.

Francine était aux aguets. Alors qu'un quart d'heure auparavant, au bas du Rouet, elle attendait que sa fille, âgée de 7 ans, descende de l'école située près du château, quelqu'un avait dit : « Le petit train a été mitraillé ! ». Aux cent coups, elle était revenue vite, avec sa fille sur son vélo.

Elle accourut près de la camionnette, suivie de Monique qui se cachait derrière elle : Léon était là, souriant.

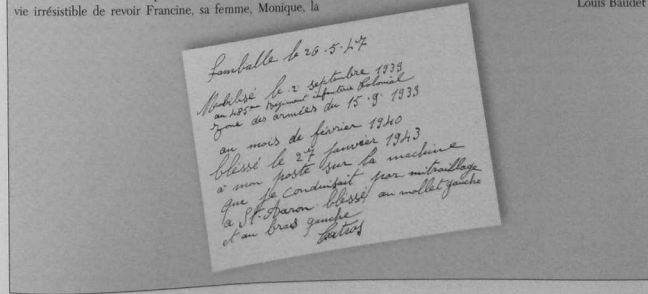
« - Comment, tu n'as rien, dit-elle ? »

- Si... un peu, dit-il en montrant sa jambe. C'est pas grand-chose, mais... faut quand même aller tout suite à Saint-Brieuc. »

Heureuse, elle l'embrassa.

Il ne reviendra de l'hôpital que 7 mois plus tard, en août... Ne pouvant plus rester debout, il sera conducteur d'autoraïl jusqu'à la suppression du petit train en 1956 [...].

Louis Bandet



Déclaration sur l'honneur de Léon Catros, relative au mitraillage.

Le Petit Train et la Résistance

Du fait des restrictions de la circulation automobile, le train redevient un moyen de transports commode et peu onéreux pour se déplacer. Or les responsables des mouvements de résistance, des réseaux de renseignements, les agents de liaisons ont souvent des déplacements à effectuer (transports de tracts, de journaux clandestins, voire d'armes par le train). Le fait que l'ensemble du réseau du chemin de fer départemental se situe en zone côtière et donc en zone interdite présentait également un avantage car il permettait de circuler le long du littoral et de

relever des renseignements sur ce qui s'y passait, notamment la construction des ouvrages défensifs du Mur de l'Atlantique.

Lors de la première opération en janvier 1944, Le réseau Shelburne, créé afin d'assurer l'évasion d'aviateurs alliés, dirigea vers Plouha grâce au Petit Train les candidats au retour en Grande-Bretagne arrivés à la gare de Saint-Brieuc. L'interruption des services de voyageurs le mois suivant amena les responsables de ce réseau à les faire descendre à Guingamp, puis à Châtelaudren avant de rejoindre la côte par des moyens routiers.

Deux agents de l'Intelligence Service dans le Petit Train

Lucien Dumais, agent de l'Intelligence Service durant la seconde guerre mondiale, fut chargé de mettre en place un réseau d'évasion pour les aviateurs alliés abattus au dessus de la France. Dans ses mémoires « Un Canadien français face à la Gestapo » il raconte son arrivée dans les Côtes-du-Nord afin de prendre les contacts qui aboutirent à la création du réseau Shelburne :

« Nous avons débarqué à Saint-Brieuc, gare principale de la préfecture du département des Côtes-du-Nord, à environ six heures du matin.

Des gendarmes contrôlaient les papiers de tous les voyageurs à la sortie de la gare. La police allemande surveillait l'opération; nos papiers furent examinés d'un œil distrait et nous étions dans la rue... et à l'intérieur de la zone côtière!

La seule chose qui nous avait vraiment tourmentés, c'était une fouille inattendue des bagages car Raymond¹ y avait mis son poste de radio. Quant à moi, j'avais bien apporté les plans de Bonaparte, mais ces microfilms étaient si faciles à dissimuler qu'ils ne pouvaient nous causer d'ennuis.

Nous avons plusieurs heures à attendre pour le départ du train côtier. J'appris par la suite qu'on l'appelait le Petit Train départemental, un nom poétique et dont les poètes français ont parlé.

La locomotive et les wagons étaient si petits et si anciens qu'ils semblaient tirés des images d'Épinal. Des passagers? mais il y en avait partout, pas seulement à l'intérieur des wagons mais sur les plates-formes ouvertes à chaque bout des wagons et pendus en grappes de chaque côté, un seul pied sur le marchepied et une seule main agrippée à une barre ou à tout ce qui présentait une quelconque aspérité.

Nous avons eu droit à un voyage mémorable! Quand la petite locomotive se mit en marche, elle siffla, ou tenta de siffler; c'était la plus ridicule imitation de sifflet de train qu'il me fut donné d'entendre. Quand elle réussit finalement à ébranler ce lourd train elle dévala des côtes... non je ne veux pas dire des plans légèrement inclinés mais bien des côtes, comme si elle avait été poursuivie par un cyclone... en essayant d'obtenir assez de vitesse pour escalader la côte suivante. Au fur et à mesure que le train perdait de la vitesse, les hommes sautaient en bas et... poussaient!



Si cette aide ne suffisait pas pour que le train grimpat la côte, les employés détachaient des wagons et allaient avec la locomotive jusqu'à la gare et revenaient chercher le reste du train. En attendant, les passagers qui restaient s'installaient sur le talus pour casser la croûte et boire la bière.

Nous avons fini par sortir des côtes et des ravins pour rouler sur un terrain plat. Notre petite essoufflée au grand cœur nous mena à la folle allure d'un royal quinze kilomètres/heure. Elle dut stopper pour une route à grande circulation... vous avez bien lu, elle s'arrêta pour une route.

Des hommes coururent en avant, ouvrirent la barrière du chemin de fer qui fermait la route. Le train passa et on attendit que les hommes fissent l'opération inverse. Durant ce temps, la petite locomotive attendait patiemment et reprenait son souffle.

Nous sommes finalement arrivés à Plouézec où le docteur² nous attendait.

1 - Editions du Jour, Montréal, 1970.

2 - Raymond Labrosse: Canadien également, agent de l'Intelligence Service et radio de l'opération Shelburne.

3 - Il s'agit du docteur Le Balch, installé à Plouézec après avoir terminé ses études à Paris, où il eut un premier contact avec Dumais et Labrosse quelques semaines auparavant, en décembre 1943. Pour des compléments sur le réseau Shelburne, lire *Par les nuits les plus longues* de Roger Huguen, Editions Coop Breizh.

« Par les nuits les plus longues » de Roger Huguen, (extraits), Ed. Coop Breizh.

« Les agents convoyeurs chargés du voyage Paris-Saint-Brieuc abandonnaient leurs protégés à leurs successeurs locaux qu'ils reconnaissaient à un détail vestimentaire, à un geste convenu, ou encore au journal allemand « Signal » tenu ostensiblement sous le bras ou dans la main. D'ailleurs, il n'était pas difficile à ceux qui attendaient de reconnaître les militaires en civil à cause de leur démarche et de leur accoutrement souvent particulier. A cette heure très matinale, l'arrivée ayant lieu généralement vers quatre heures et demie, la salle d'attente de la gare de Saint-Brieuc était pratiquement déserte. On avait pensé qu'à ce moment-là, la surveillance se manifesterait moins étroitement et que le contrôle de sortie serait moins sévère qu'au train de l'après-midi arrivant vers seize heures. En effet, à part la capture des deux premiers évadés, aucun des aviateurs ne fut inquiété. Le groupe de Saint-Brieuc se chargeait de les héberger en attendant l'heure du départ du train départemental dont la tête de ligne était précisément située en face de la gare de l'Etat. [...] Les aviateurs pou-

vaient se restaurer et goûter quelques instants de repos jusqu'à seize ou dix-sept heures, moment du départ du petit train à destination de Plouha. Les aviateurs découvraient, non sans surprise, de nouveaux guides. Il s'agissait de jeunes filles travaillant à l'Office des céréales ou qui fréquentaient l'Anberge de Jeunesse de Saint-Brieuc. Henri Le Blais et Adolphe Le Troquer avaient pensé que de telles convoyeuses étaient moins susceptibles d'attirer l'attention. En effet, la nuit tombée, le groupe de jeunes gens passait inaperçu, d'autant plus qu'il était noyé dans le flot des voyageurs parmi lesquels on distinguait l'uniforme verdâtre des membres de la Wehrmacht. Par petits groupes de deux ou trois, ils descendaient du « tortillard » aux stations de Plouha-Ville, Plouha-Embranchement, Keregal, Kertugal et Dernier Sou en Lanloup. A chaque fois, un membre du groupe de Plouha, soit Marie-Thérèse Le Calvez, Pierre Huet, Job Mainguy ou Jean Tréhuon, les attendait pour les conduire immédiatement chez leurs nouveaux hôtes dissimulés aux quatre coins de la commune [...] »



La gare de Plouha-Ville.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

La destruction du viaduc de Tréguier

L'ouvrage ayant subi les dommages les plus importants durant la période de la Libération est celui qui enjambe le Jaudy à Tréguier, sur la ligne de Paimpol à Tréguier. Cet ouvrage de 313 mètres de long, construit dans le cadre du second réseau en 1922-1923, est saboté par les groupes F.F.I. de Tréguier à la veille de la libération de la ville dans la période du 13 au 15 août 1944. Les Allemands avaient constitué dans ce secteur une poche qui sera libérée grâce à la montée sur place de nombreux bataillons F.F.I. du département et à l'appui des Américains. Craignant qu'une unité allemande, stationnée sur la rive droite à Trédarzac, n'emprunte cet ouvrage pour revenir sur Tréguier et rejoindre les poches de Brest ou Lorient, l'Etat-Major donne l'ordre de faire sauter le pont. Cela sera effectué dans la journée du 15 août 1944, l'arc central long de soixante-dix mètres basculant dans la rivière vers 9h30.



Le viaduc sur le Jaudy, avant et après sa destruction par les F.F.I. le 15 août 1944.

Le Petit Train dans la guerre

Des agents résistants ?

Il est difficile à la lecture des archives de connaître avec précision les actes de résistance commis par des agents de la Régie dans le cadre professionnel ou au sein de réseaux et de mouvements.

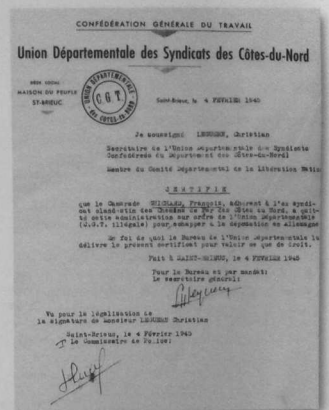
Quatre ouvriers du service de la traction désignés en décembre 1942 par le Service de la Main d'œuvre pour aller travailler en Allemagne sont en fait des réfractaires. Trois ont quitté le réseau pour échapper à la réquisition et bénéficient de la solidarité collective des cheminots et de la Résistance. Convoqués pour signer leur contrat de travail en Allemagne, ils refusent et ne se présentent plus à leur travail. Ces trois agents sont engagés dans la Résistance. François Guichard, après avoir quitté son poste aux chemins de fer le 1^{er} janvier 1943, ne sera de retour que le 13 juin 1944. Membre de la C.G.T. clandestine, il a suivi les consignes de son organisation pour échapper au départ en Allemagne selon l'attestation de Christian Le Guern, secrétaire de l'U.D. C.G.T. et membre du C.D.L. Louis Guevelou est de retour au travail le 1^{er} septembre 1944; une attestation de Georges Le Cun responsable de la résistance à Guingamp (mouvement Libération-Nord) indique que cet homme a pris part au groupe de Saint-Agathon et a participé à des sabotages. Quant à Le Dizes, il reprend le travail le 6 juin 1944 après avoir participé à la Résistance dans le secteur de Loudéac au sein du 4^e bataillon des F.F.I., ce qui confirme l'ingénieur des T.P.E. Hyacinthe Manin, membre du réseau Mabro-Prasitèle. Le quatrième, René Epivent, répondit à la réquisition de novembre 1942 à octobre 1943, mais ne regagna plus l'Allemagne à l'expiration d'une permission accordée en mai 1943. Il prit le maquis en Ille-et-Vilaine et s'engagea dans les transports lors de la Libération pour ne reprendre son emploi à la Régie qu'en octobre 1944.

Le 24 juin 1944, le directeur de la Régie signale que sept agents de Saint-Brieuc n'ont pas rejoint leur travail au réseau à l'expiration de leurs congés. Il est probable que ces hommes ont regagné des maquis des environs alors que le département est en insurrection contre l'occupant après le débarquement allié sur les plages normandes.

Par ailleurs, trois agents furent condamnés à de la prison par les tribunaux allemands pour avoir soustrait diverses denrées et du tabac dans des wagons de ravitaillement des troupes d'occupation.

Nous avons évoqué précédemment plusieurs sabotages et attentats au sein même des dépôts et gares qui ne peuvent avoir eu lieu qu'avec la complicité de certains agents ou qui ont été commis directement par des cheminots du réseau départemental, c'est notamment le cas quand il s'agit de lancer des machines vers un obstacle en vue de provoquer des dégâts qui mettront plusieurs jours voire plusieurs semaines à être réparés, c'est toujours cela de pris!

Les agents du réseau sont également bien placés pour suivre ce que font les Allemands sur le littoral et ainsi collecter des infor-



mations utiles aux Alliés. Lors de la libération du département, alors que les services ferroviaires ont été suspendus, les agents qui sont restés à leur poste prêtent leur concours aux F.F.I., en assurant les liaisons téléphoniques entre les centres de résistance, selon le Conseil d'Administration du 25 août 1944, aucun agent de la Régie n'a été tué lors de ces journées.

Plusieurs agents prennent un engagement militaire à la Libération (Camard, artificier; Quémar, un F.F.I. qui ne rejoindra pas la Régie après un an de mise à disposition et qui sera rayé des cadres en octobre 1945; Le Guillou, également dans les F.F.I.; Mallet et Epivent dans une formation de transports militaires).

Parmi les agents ayant pris part à la Résistance, mentionnons le cas d'Alphonse Hémy, facteur mixte né en juillet 1925, arrêté le 3 juillet 1944, et fusillé par les Allemands le 8; son corps sera retrouvé dans une des fosses de la forêt de l'Hermitage Lorge.

Un des agents de la Régie sera déporté, il s'agit de François Callec, chef de gare à Pleumeur-Gautier, marié et père de cinq enfants, arrêté le 6 mars 1943, déporté le 28 avril 1943 au camp d'Oranienbourg au block 47 sous le numéro 66571. Il avait été convoqué et arrêté par la Gestapo « pour ses idées anti-allemandes et gaullistes » selon les archives de la Régie. Il était en contact avec des résistants des Ponts et chaussées, notamment Amédée Le Guen de la subdivision Phares et Balises de Lézardrieux. Il reviendra de déportation puisque son nom figure sur la liste des rapatriés établie en mai-juin 1945 par le directeur de la Régie. Sa fille âgée de 18 ans, employée auxiliaire à la Régie, est chargée

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

de gérer la gare en l'absence de son père, ce qui permit à la famille de bénéficier de revenus décents jusqu'à son retour.

Enfin évoquons l'attitude des dirigeants de la Régie face aux occupants. Le directeur et ses adjoints chefs de services qui ont

fait de la résistance administrative: on demande des ordres écrits, des confirmations, on fait valoir les difficultés de mise en œuvre des demandes allemandes, on essaie de retarder au maximum l'exécution de certaines décisions afin de nuire autant que possible aux occupants.

La gare de Pleumeur-Gautier et la famille Callec pendant la guerre 1939-1945.

François Callec, né en 1901 à Pleudaniel, commence sa carrière au petit train en 1923 comme receveur sur la ligne Plouéc-Tréguier, puis à la gare de Tréguier. Fin 1927, il est nommé chef de gare à Pleumeur-Gautier où il restera jusqu'à sa retraite anticipée en 1950.

Toute la famille Callec vivra pour et grâce au petit train pendant de nombreuses années, puisque monsieur et madame, les cinq enfants (3 filles et 2 fils) y travailleront temporairement, sauf une des filles. Comble de cet amour, en 1931, le chef de gare sera autorisé à construire une maisonnette en bois, contiguë ou presque de la gare de voyageurs. Le clan Callec y vivra jusqu'en 1939 à la déclaration de la guerre, où il achètera le « Café des sports » situé à 200 mètres de son lieu de travail.

Cette guerre qui va changer le train-train paisible mais besogneux de la famille! En 1942, l'armée d'occupation remarque un emplacement idéal, au bord de la ligne Pleumeur-Pleubian, point culminant du secteur à 5 km à vol d'oiseau de la mer. Elle y érige un pylône de 25 m de haut, d'où une vigie munie d'appareils puissants pouvait surveiller jusqu'à 30 km en Manche, mais de jour seulement, ce qui permit à un jeune homme courageux (G. le Gonidec) de hisser le drapeau français au sommet, dans la nuit du 10 novembre, d'où stupéfaction des occupants et fierté des habitants anti-Allemands dont nous étions.

A partir de cette époque vont commencer d'importants travaux dans le secteur: construction de 4 blockhaus près du pylône d'où les canons pouvaient tirer au large, en mer, et fortification de l'Île à Bois, à l'embouchure du Trieux. Chantiers tellement importants que les Allemands décident la construction d'une ligne Pleumeur-Ile à Bois, longue de 8 km environ et où circulèrent des trains à wagonnets comme dans les mines. Il fallut donc aussi construire une gare spéciale allemande gérée par l'Organisation Todt, auprès du pylône (à

l'emplacement actuel du terrain des sports) pour recevoir et transborder tous les matériaux nécessaires aux chantiers: ferraille, sable, ciment et gravier. La gare de Pleumeur desint à partir de ce moment une des plus importantes du réseau par son trafic intense: pas une heure sans train. En plus du passage des convois de voyageurs et de marchandises habituels, arrivaient de Saint-Brieuc de nombreux convois d'approvisionnement en matériaux et en nourriture pour les occupants, prioritaires. De Plouha venaient des convois de pommes à cidre, qui repartaient en sens inverse avec des chargements de pommes de terre et de rutabagas surtout.

Pour organiser tout ce trafic, un seul homme: le père Callec, qui pouvait utiliser trois voies de garage pour parquer les convois en attente (une à la gare des voyageurs, deux à la gare des marchandises). Comme il était anti-Allemand, il s'arrangeait pour retarder leurs convois. De plus certains jeunes résistants qui travaillaient au chantier des blockhaus faisaient dérailler les wagons.

Tout cela irritait l'ingénieur de chez Todt qui dirigeait le chantier. Après plusieurs altercations avec le chef de gare et menaces d'arrestation, il dénonça ce dernier à la Gestapo pour sabotage et propagande anti-allemande. Le père Callec fut arrêté le 6 mars 1943 et emprisonné à Saint-Brieuc, puis transféré le 30 mars à Compiègne, d'où il partit pour le camp de Sachsenhausen, puis celui de Buchenwald. Il pesait 63 kg à son départ, et 43 à son retour le 3 mai 1945.

Heureusement pour la famille, la fille aînée Andrée, qui avait remplacé occasionnellement son père à la gare, put prendre sa suite grâce à la sollicitude et la gentillesse de la Direction, en particulier de M. Hellier. Ce nouveau poste n'allait pas être de tout repos pour une jeune fille de 19 ans dans un milieu d'hommes, et pourtant elle put remplir sa tâche sans ennuis.

Le Mur de l'Atlantique terminé, la gare allemande fut supprimée et le trafic redevint normal, donc plus supportable. La jeune chef de gare se méfiait et surveillait ses faits, gestes et paroles, ne voulant pas rejoindre son père, car les altercations avec les négociants en produits du sol revenaient périodiquement: la répartition des wagons n'était pas toujours facile à régler par manque de matériel et les jalousies exacerbées pouvaient mal tourner. Ces dangers ne l'empêchèrent pas d'avoir des contacts avec les Résistants, réfractaires au S.T.O., qui se cachaient dans la commune où ils étaient assez nombreux. Ils travaillaient dans les fermes pour mieux passer inaperçus. L'un d'eux d'ailleurs, Robert Le Leff de Saint-Brieuc, combattant aux maquis de Landebaeron puis de Kerfot, devint son mari à la Libération.

Blockhaus de Pleumeur-Gautier.



Le Petit Train dans la guerre

Heureusement pour la famille, le salaire de la fille et le maigre revenu de la mère permettaient de subsister. Au Café des sports, la patronne servait une quarantaine de bolées par jour (pas plus de deux par client). Le cidre était la seule boisson que l'on trouvait à acheter, et encore difficilement: il fallait aller la chercher à 25 km en voiture à cheval, et parfois la barrique n'arrivait même pas à la maison: elle était confisquée en route. Chance inouïe, en quelques années le père avait défriché deux terrains le long des voies de garage, et ces jardins fournissaient la provision annuelle de légumes, surtout les pommes de terre, base de l'alimentation. On mangeait rarement de la viande et peu de pain (100 g par personne par jour) dont une partie était expédiée grillée au père quand cela était possible.

En 1944, les raids des avions anglais devenaient plus nombreux: mitraillage des trains de marchandises, des transformateurs électriques, et souvent attaque des navires de guerre ennemis dans le port de Lézardrieux. Les sabotages de la ligne, et donc

les déraillements de train se développaient entre Lézardrieux et Pleumeur; un petit pont en direction de Pleubian et un autre en direction de Tréguier sautaient régulièrement et perturbaient sérieusement le trafic. Cela entraînait des ralles brutales et des arrestations: la commune de Pleumeur-Gautier totalisa ainsi une bonne quinzaine de déportés.

1945 fut enfin la meilleure année: le père fut libéré le 11 avril et reprit son poste après l'été, et M^{me} Andrée Callec, devenue M^{me} Le Leff à la même époque, fut gardée aux Chemins de fer et nommée à la gare de l'ouest à Saint-Brieuc où elle resta jusqu'à la fermeture du réseau. Elle continua sa carrière dans les transports aux Ets Kerfant, puis à la SOTRAB jusqu'à la retraite, avant de devenir pendante de nombreuses années la trésorière de l'association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord. Quant au père Callec, « sa gare » lui plaisait tant qu'il la racheta, transformée, en 1968. Il y vécut jusqu'à sa mort en 1975.

Yves Callec.



La famille Callec: une vie au rythme et au service du Petit Train.

En haut, à gauche: François Callec en tenue de chef de gare.

En haut, à droite: Andrée Callec prendra la direction de la gare de Pleumeur-Gautier après l'arrestation de son père en 1943.

En bas, à gauche: départ de Lannion en 1951 d'un car de la Régie; de gauche à droite: Jean Le Brun (chauffeur de car), François Callec (receveur de cars en été) et François Andrieux (chef de dépôt à Lannion).

En bas, à droite: la famille Callec réunie dans les rues de Pleumeur-Gautier.

5. – Le retour à la normale ?

Dès les premiers jours d'août 1944, la vie reprend ses droits, l'Administration de Vichy n'a pas mené la moindre résistance, le Comité départemental de Libération, présidé par Henri Avril et le nouveau Préfet Gamblin, désigné par la Résistance, contrôlent la situation. Il leur appartient de remettre en route les services publics et notamment les transports, stratégiques en matière de ravitaillement de la population.

La remise en circulation

Le matériel dont l'état laisse à désirer est néanmoins suffisant pour reprendre des services utiles à la population. Au fur et à mesure que les villes sont libérées, les services de la Régie départementale procèdent à une reconnaissance des voies et des ouvrages d'art. Des sections ont été minées par les Allemands avant leur départ, notamment dans la traversée de Sables d'Or les Pins et entre Paimpol et Plounez (place fortifiée dans la carte du Mur de l'Atlantique).

Les services reprennent le 11 août 1944 par un train de marchandises vers Plouézec, un autre entre Erquy et Lamballe le lendemain. Le 21 août, une draine peut rejoindre Saint-Cast et trois jours plus tard un train de marchandises peut être organisé entre Saint-Brieuc et Saint-Cast. Entre Tréguier, Perros-Guirec et Lannion coupés du reste du réseau, les services reprennent le 20 août pour les marchandises et le 24 pour les voyageurs. Ainsi, à la fin du mois d'août 1944, tous les services voyageurs sont rétablis sur le réseau, le stock de combustible disponible (60 tonnes de charbon) est cependant trop faible pour étendre le nombre de trains.

En octobre 1944, la Régie est chargée de transporter vers les stations côtières les réfugiés qui ont fui la ville de Brest en grande partie détruite par les attaques aériennes alliées. Des convois de 250 voyageurs sont organisés vers Etables, Saint-Quay, Plouha, Paimpol, Pleubian, etc.

Le dépôt de Cesson est occupé par les Américains durant deux mois, en septembre et octobre 1944, puis par l'Armée française de février à septembre 1945. La Régie récupère ainsi 70 000 francs pour cette location basée sur le barème de 0,15 franc le mètre carré.

Toujours des problèmes d'approvisionnement en énergie ?

L'approvisionnement en charbon provenant du Nord et de l'Est de la France est interrompu durant l'été 1944, du fait des combats de la Libération et des destructions sur les infrastructures de transport. Le manque de charbon réduit l'activité économique et les transports ferroviaires. On s'active alors à importer du charbon anglais en essayant de le faire débarquer au Légué, mais le port est pendant quelque temps hors de service du fait de la destruction de l'écluse par les Allemands la



Fin 1944, la pénurie de charbon contraint la Régie à utiliser au maximum les automotrices dans les limites du carburant disponible ; ici, l'automotrice Renault NK en gare d'Etables.

veille de la Libération, malgré les tentatives de plusieurs résistants, notamment les Corps Francs de Défense de la France, d'empêcher ce sabotage. Le port du Légué s'est envasé pendant la guerre d'environ 70 centimètres, ce qui réduit les capacités portuaires. Les Ponts et Chaussées font appel à une drague qui est utilisée dans plusieurs ports par le Service Maritime. Il faut attendre le mois de novembre 1945 pour que le port du Légué soit à nouveau en service ; l'Elsky, un cargo norvégien, y débarque 900 m³ de bois. Il pourrait être utilisé pour approvisionner le département en charbon étranger au lieu d'utiliser les ports de Morlaix et de Granville puis des navettes ferroviaires. Les travaux de réparation de l'écluse sont engagés à la fin de l'année 1945.

Le charbon, déchargé à Granville et Morlaix pour la centrale thermique de Saint-Brieuc, doit ensuite être réacheminé dans le département. La pénurie de charbon oblige la Régie à supprimer, à partir du 27 octobre 1944, les services assurés par des machines à vapeur, alors que 5 000 tonnes de pommes de terre sont à transporter. La Régie a en effet du mal à trouver du charbon, la S.N.C.F. qui en dispose refuse dans un premier temps d'alimenter le Petit Train. Il ne lui reste que 10 tonnes en octobre 1944 ; la suspension des trains vapeur à compter du 16 novembre 1944 provoque alors le mécontentement des voyageurs. Les automotrices qui circulent grâce à un contingent de gas-oil ne s'arrêtent que dans les gares principales. Cette situation génère des bagarres entre voyageurs. Il ne reste plus de places pour ceux qui montent en fin de parcours et qui ont pourtant acheté leur billet.

Les livraisons de charbon sont suspendues une nouvelle fois à la fin du mois de janvier 1945, ce qui manque de provoquer l'arrêt des services tractés par des machines à vapeur à compter du 3 février. Heureusement, la S.N.C.F. consent à accorder quelques tonnes à la Régie. Des livraisons arrivent de Morlaix (200 tonnes). Les Américains promettent de donner également

200 tonnes. Cependant ce charbon n'est pas de qualité et n'est pas adapté aux machines à vapeur, générant des risques pour les agents et les voyageurs. Il est envisagé de mobiliser des petits caboteurs afin d'aller chercher directement en Angleterre le charbon dont on a besoin, en le faisant débarquer à Tréguier, Paimpol ou Le Légué.

La situation s'améliore à partir du printemps 1945, du fait de nouveaux approvisionnements en carburant et charbon ; il est ainsi possible de mettre en service un aller-retour par jour entre Saint-Brieuc et Paimpol, deux aller-retour entre Lannion et Perros-Guirec, un aller-retour entre Tréguier et Lannion, un aller-retour entre Saint-Brieuc et Matignon trois fois par semaine.

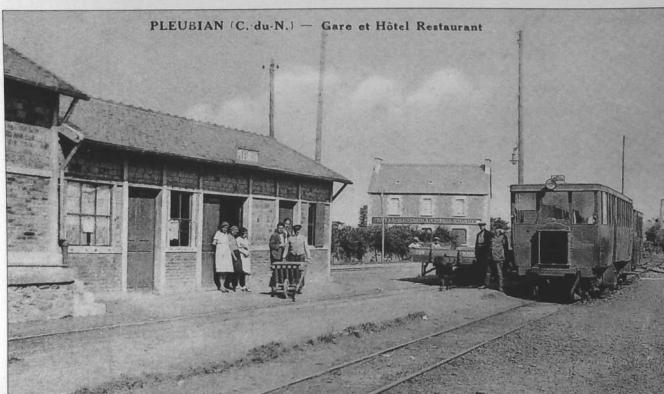
Toutefois la situation n'est pas de nature à permettre au Petit Train de faire face aux besoins en matière d'approvisionnements agricoles. En juin 1945, vingt camions venus de Paris arrivent dans le secteur de Paimpol-Tréguier afin de livrer vers des gares à voies normales 12 000 à 15 000 tonnes de pommes de terre nouvelles qui habituellement empruntaient le réseau des Côtes-du-Nord, soit une perte de chiffre d'affaires estimée à raison de 100 francs la tonne entre 1,2 et 1,5 MF. Le coût pour la collectivité est estimé à 250 francs la tonne transportée, soit un gaspillage des deniers publics, selon les responsables de la Régie.

L'impossibilité de circuler le dimanche génère une perte de recettes de l'ordre de 2 MF sur une année, et un montant identique du fait de la destruction du viaduc sur le Jaudy à Tréguier.

Les avancées sociales de la Libération

Dès le 25 août 1944, le Conseil d'Administration de la Régie fait savoir qu'il maintient ses positions en ce qui concerne la majoration des rémunérations des agents, malgré les réticences de l'Administration de tutelle (prime de rendement, majoration des échelles de 20 % selon le décret du 20 décembre 1943 avec un effet rétroactif au 1^{er} octobre 1943).

En octobre 1944, le Petit Train reçoit une nouvelle mission : le transport des réfugiés brestoïis, notamment à Pleubian.



Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Le Conseil souhaite cependant que les syndicats optent pour un choix clair car jusqu'à présent ils avaient l'habitude de naviguer entre deux attitudes afin de bénéficier selon les opportunités des avantages relevant soit du statut des fonctionnaires départementaux, soit du statut de cheminot des V.F.I.L.

En septembre, les délégués syndicaux demandent la mise en harmonie de leurs salaires avec l'évolution du coût de la vie ainsi que la modification de l'échelle des traitements et des échelons d'ancienneté. Une allocation exceptionnelle équivalant au montant du salaire perçu en août est allouée aux agents, ce qui représente une nouvelle charge de l'ordre de 700 000 francs pour la Régie dont la situation financière est déjà fortement dégradée. Une majoration du tarif marchandises est décidée à compter du 1^{er} octobre, qui doit rapporter un million de francs.

Les syndicats demandent également le retour au statut du personnel en vigueur le 1^{er} septembre 1939 et l'abrogation de toutes les dispositions intervenues sous le régime de Vichy depuis juin 1940. Concernant les refractaires au S.T.O. et les déportés, ils bénéficient de réintégrations, de rappels de salaires comme s'ils n'avaient pas quitté le réseau, de même leur avancement est calculé en prenant en compte ces périodes « d'absence » sous réserve de fournir des attestations établissant qu'ils ont effectivement pris part à la Résistance (circulaire du 8 janvier 1945). Pour ceux qui sont encore en Allemagne en ce début d'année 1945, la Régie verse les trois-quarts aux ayants droits, le solde au retour.

Un représentant syndical au Conseil d'Administration

Dès le 18 août 1944, les délégués du syndicat des employés du réseau des C.d.N. demandent la désignation de deux représentants du personnel au Conseil d'Administration. Jusqu'alors, le Conseil est composé de quatre membres avec voix délibérative qui sont renouvelés par moitié tous les deux ans. En 1933, il fut accepté qu'une délégation du personnel avec voix consultative siégerait également à raison de deux délégués pour les ouvriers et employés représentant les deux-tiers des agents et un représentant des cadres. La C.G.T. représente le « petit personnel » et il est indiqué dans le procès-verbal de la réunion du Conseil d'Administration du 22 septembre 1944 que « les deux organisations syndicales par le passé ont témoigné entre elles, sinon d'animosité, du moins de divergences profondes tant sur les principes que sur les méthodes de réalisation d'un idéal commun ».

Dans cette configuration, si deux délégués étaient désignés au Conseil d'Administration, ils seraient automatiquement membres de la C.G.T., compte tenu du rapport de force et les cadres ne seraient pas représentés, ce que ne souhaitent pas les membres du Conseil. Il est cependant fait état du départ des deux délégués C.G.T. en 1940 alors que le délégué des cadres continua de siéger.

En novembre 1944, la C.G.T. obtient satisfaction avec la désignation d'Eugène Jacob, secrétaire du syndicat, comme membre à part entière du Conseil d'Administration en remplacement d'un autre membre, M. Lefèvre, dont le mandat arrive à expiration. Cette situation ne dure qu'un peu plus d'une année. En effet, M. Jacob prend sa retraite à partir du 1^{er} février 1946 et la direction considère qu'il ne peut donc plus représenter le personnel. Deux membres du Conseil sont nommés début 1946. M. Mafart est reconduit alors que M. Le Tacou, ancien chef de l'exploitation parti également en retraite à la même époque, est nommé membre à part entière du Conseil, ce qui provoque une réaction de la C.G.T. par l'intermédiaire de son secrétaire Le Guyader qui considère cette situation comme une provocation contre son syndicat et décide de ne plus siéger au Conseil.

Les syndicats déposent alors leurs cahiers de revendications qui font l'objet d'un long examen par le Conseil d'Administration le 27 octobre; le procès-verbal fait 28 pages. La liberté syndicale ayant été rétablie, une discussion préalable s'est tenue avec le directeur, les chefs de service, quatre syndicalistes C.G.T. et deux représentants des cadres. Au total, les demandes sont évaluées à 3,850 millions de francs, elles portent sur les frais de déplacement, des primes diverses, la mise en oeuvre de l'ordonnance du 23 juillet 1944 revalorisant les salaires, les allocations familiales, le sur-salaire familial, le problème des agents refractaires au S.T.O., etc.

Une nouvelle fois, la solution est trouvée dans une majoration des tarifs de 20 % pour les voyageurs et 40 % pour les transports de marchandises. Le déficit de la Régie est alors de 3,7 MF à la fin du mois de septembre 1944, alors que les comptes étaient équilibrés en mai 1944. Le déficit se creuse à raison d'un million de francs par mois selon les services de contrôle et devrait atteindre 7,5 MF à la fin de l'année. Le Conseil Général a consenti des avances de fonds afin d'augmenter la trésorerie (4,8 MF), le Conseil Départemental mis en place par Vichy s'étant prononcé pour un crédit de 9 MF lors de sa dernière réunion du 26 mai 1944.

Le Gouvernement Provisoire décide une revalorisation des salaires en janvier 1945 ainsi qu'une allocation exceptionnelle aux retraités; un acompte de 500 francs par agent est demandé par les syndicats. Ce sont les usagers qui paieront avec une nouvelle majoration des tarifs à partir du 1^{er} mars 1945 (+ 35 % pour les voyageurs, + 20 % pour les marchandises) ce qui aligne en fait les tarifs de la Régie départementale sur ceux de la S.N.C.F.

Ce n'est qu'un répit car quelques mois plus tard une nouvelle échelle des salaires est établie pour les agents des chemins de fer, basée sur un salaire minimum de 36 000 francs et comportant onze catégories au lieu des seize en vigueur dans le réseau du département. Cette nouvelle grille suscite des remous au sein du personnel. Les cadres supérieurs s'estiment lésés et rédigent une pétition pour protester de leur nouveau classe-

ment dans des échelles inférieures à celles qu'ils avaient auparavant. Ils demandent à être assimilés aux chefs de division de la préfecture. Il leur est répondu que le ministère étudie la mise en place d'une échelle lettre pour l'échelon maximal afin de prendre en compte le cas des cadres.

De leur côté, les agents menacent de faire grève lors des Courses de Saint-Brieuc en août 1945, suite à des réunions syndicales organisées par la C.G.T. Les revendications portent sur l'alignement des salaires des auxiliaires sur ceux pratiqués dans l'industrie, le maintien de la prime de roulement pour les agents roulants, l'échelle unique qui serait appliquée de manière plus favorable sur d'autres réseaux locaux, la majoration des frais de déplacement, la réunion du Conseil d'avancement, la mise à la retraite des agents ayant atteint l'âge normal. Le salaire normal est fixé à 36 000 francs pour quarante heures hebdomadaires alors que dans les V.F.I.L. on travaille 48 heures, soit une partie de pouvoir d'achat de l'ordre d'un septième. En septembre 1945, le Conseil d'Administration accepte le recasement des agents dans l'échelle unique, des augmentations des frais de déplacement et des indemnités de bicyclettes et de motos ainsi qu'un rétablissement de la prime de roulement.

Les revendications des agents reviennent régulièrement à l'ordre du jour du Conseil d'Administration avec le statut des auxiliaires, les problèmes de recrutement du fait des salaires plus élevés dans l'industrie, situation qui perdure, l'indemnité de résidence, le régime de retraite. Une prime exceptionnelle de 1 000 francs est une nouvelle fois allouée aux 288 agents que compte la Régie à la fin de l'année 1945. Globalement, le coût de la main d'œuvre a augmenté de 450 % entre septembre 1939 et 1945, le prix du charbon a bondi de 413 %. Dans le même temps, les tarifs voyageurs sur le réseau des Côtes-du-Nord ont été majorés de 314 %, le prix du billet passant de 0,35 F par kilomètre à 0,91 F. Le Conseil d'Administration propose en novembre 1945 de le passer à 1,10 F/km, soit une majoration de 21 % qui devrait cette fois apporter 2,50 MF dans les caisses.

Un nouveau directeur

Eugène Hélayr prend effectivement sa retraite à compter du 1^{er} janvier 1945, tout en restant à son poste jusqu'au 10 mai 1945. Il lui est en effet demandé de rester quelques mois de plus afin de faire la transition avec son successeur. Le Conseil d'Administration note que « M. Hélayr a été à la tête de la résistance opposée par le Réseau des Côtes-du-Nord aux exigences allemandes durant toute la durée de l'occupation ». Il est proposé de lui accorder le titre de directeur honoraire du réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord.

Le retour à la normale ?

C'est Marcel Rouaze qui lui succède, un ingénieur des T.P.E. détaché auprès de la Régie départementale à compter du 1^{er} février 1945, en qualité de directeur. Cet ingénieur a été durant plusieurs années le chef du parc départemental et du service maritime des Ponts et Chaussées situé au Légué. Il a également été un membre actif de la Résistance au sein du réseau de renseignement Cohors-Asturies¹ qui comportait plusieurs agents des Ponts et Chaussées de la partie ouest du département. Marcel Rouaze est contacté en avril 1943 par son collègue Le Bihan, ingénieur des T.P.E. à Tréguier et responsable du réseau Cohors-Asturies dans le département, qui le charge du secteur de Plouha à Morieux. Il doit relever tous les ouvrages construits par les Allemands et indiquer les effectifs de la Wehrmacht dans cette région. En relevant les insignes figurant sur les véhicules de différentes unités stationnées ou en mouvement, les Alliés sont informés du potentiel défensif allemand en Bretagne. Il réussit à s'approcher des blockhaus construits à Fordic et aux Rosaires en Plérin; ayant rallié toutes les cartes d'Etat-Major du service avant l'arrivée des Allemands, il n'a pas de peine à repérer exactement l'emplacement des fortifications allemandes.

Marcel Rouaze présidera à partir de 1955 l'Association de Résistants des Côtes-du-Nord (A.R.C.) à la suite de Charles Royer, ancien membre du Comité départemental de Libération, et maire de Saint-Brieuc à la Libération.

L'heure du bilan et des comptes

Dès la fin de l'Occupation, la Régie fait ses comptes afin de faire valoir ses droits dans le cadre des indemnités qu'elle serait susceptible de demander auprès de l'Etat dans les procédures de dommages de guerre. Des rapports sont produits à cet effet afin d'évaluer le préjudice subi sur le plan matériel et financier. De ces documents, mentionnons plus particulièrement l'enlèvement par les Allemands de 65 kilomètres de voies déclassées ou en sommeil ainsi que de 250 traverses neuves, le tout évalué à près de 11 MF. La réquisition de locaux, essentiellement le dépôt de Cesson, représente une perte de plus d'un million de francs selon les ingénieurs de la Régie.



Marcel Rouaze (à gauche) et Charles Royer.

1 - Eugène Hélayr (1880-1957), bien que résidant à Saint-Brieuc, sera par la suite élu conseiller général du canton de Paimpol, élu une première fois lors des élections cantonales de 1949, sous l'étiquette « Union de concentration républicaine », puis C.N.I. où il remporte le canton face au conseiller Albert Flouinot, communiste, élu à la Libération. Il sera réélu ensuite jusqu'à sa mort en 1957, qui verra Marcel Le Guyader, socialiste, lui succéder lors d'une élection partielle.

2 - Concernant le réseau « Cohors-Asturies », lire *Vivages de la Résistance Bretonne*, d'Alan Luzzac, et le témoignage de Marcel Rouaze sur son engagement dans la Résistance dans *La Bretagne dans la Résistance*, de Gérard Le Marrec, Editions Ouest-France, 1983.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Les transports effectués pour l'Organisation Todt se sont élevés à un total de 7,3 MF pour la période allant de juillet 1942 à juillet 1944; l'Organisation Todt a réglé 6,6 MF et le C.O.V.F.I.L. 252 000 F, il manque près de 450 000 F dans les caisses.

La situation est plus critique en ce qui concerne les transports de troupes, de matériel et de ravitaillement pour les unités d'occupation. Ceux-ci se sont élevés à un montant de 10,8 MF dont 1,4 MF réglé par le service des réquisitions; près de la moitié du solde (9,4 MF) a été pris en charge par le C.O.V.F.I.L.; la Régie attend le versement de 4,6 MF lors du départ des Allemands.

En ce qui concerne le personnel, la Régie évalue à 1,7 MF la charge supplémentaire générée par les embauches nécessitées afin de faire face aux besoins des occupants. Elle signale également le fait que deux agents sont en Allemagne, un déporté, un travailleur dans le cadre du S.T.O. Il y a des incidences financières du fait des quatre agents réfractaires au S.T.O. (151 550 F quand même), les agents incarcérés par les Allemands (deux agents soit 64 960 F).

Les destructions de matériel causées par les Allemands sont évaluées à près de deux millions de francs alors que celles dues aux attaques aériennes s'élevaient à 650 000 F et les sabotages de la Résistance à 760 500 F.

La destruction du viaduc du Jaudy, dont la reconstruction est estimée à 3,5 MF, perturbe l'exploitation du réseau, le coupant en deux de part et d'autre de Tréguier. Les pertes de recettes en attendant la reprise des services s'élevaient à 2 MF. La réquisition du réseau pour les besoins de l'Organisation Todt a provoqué une perte de recettes provenant du trafic voyageurs de l'ordre de 3,3 MF. Au total, les responsables de la Régie estiment qu'elle a subi un préjudice évalué à 29,6 MF.

En outre, il est fait état des besoins afin de remettre en état le réseau qui a souffert d'un défaut d'entretien durant quatre ans: 25 000 traverses neuves seraient nécessaires ainsi que 100 tonnes de tire-fonds et 20 tonnes de boulons d'éclisses. Pour les rails, il sera possible d'en prélever sur les voies déclassées, les Allemands n'ayant pas tout pris! Il en est de même pour le matériel usé, fatigué, ou qui doit être réparé après des sabotages, des mitraillages. Neuf locomotives ont besoin de grosses réparations, le parc disponible permettra néanmoins de reprendre normalement les services. Par contre, il serait nécessaire d'acquiescer six nouvelles automotrices de cinquante places pour remplacer celles hors service du fait de l'usure, de mitraillages et de sabotages. Vingt-cinq wagons à voyageurs détruits par les occupants en 1940 et 1941 sont à remplacer, ainsi qu'une centaine de wagons de marchandises ayant beaucoup souffert des transports intenses et des méthodes de maintenance un peu brutales pour les chantiers du Mur de l'Atlantique.¹

Pour les services routiers de voyageurs assurés par la Régie, il est également établi un bilan du même type qui s'avère moins élevé, soit un préjudice estimé à environ 1,50 MF comprenant principalement des déviations de services entre Trégatel et Lannion lors de la construction d'ouvrages défensifs près de la Clarté et la suspension de services entre Pleubian et Larmor, préjudice auquel se rajoutent des moins-values de recettes par suite de manque de matériel (réquisitionné ou détruit lors d'attaques aériennes ou de sabotages de la Résistance). Le parc de matériel roulant pour les services routiers s'est considérablement réduit: il ne reste plus que neuf autocars dont deux sont bons pour la ferraille, un a été mitraillé et nécessite des réparations, deux seulement sont en bon ou assez bon état. Il faudrait douze nouveaux cars pour reprendre les services dans de bonnes conditions, ainsi que quatre camions.

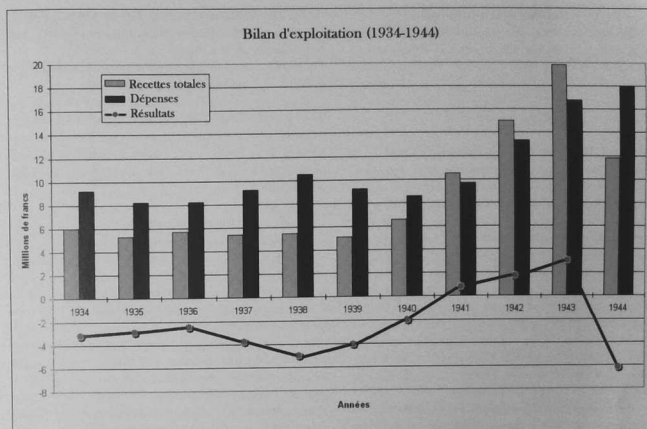
Globalement, le bilan de l'occupation allemande pour la Régie des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord s'élève à près de 31 MF, soit l'équivalent de trois années du budget de la Régie avant guerre. Durant plusieurs années, les responsables de la Régie vont s'efforcer de faire valoir ces chiffres auprès des autorités françaises. Une demande de remboursement des sommes dues par les Allemands au titre du transport des troupes est formulée en décembre 1944, s'élevant à 5,144 MF. Cette affaire reste pendante durant plusieurs années, des versements partiels ont lieu: 78 000 F en juillet 1950 pour des autocars et un camion loués de juin à août 1944 après réquisition par le Service de Roulage des Ponts et Chaussées. En mai 1950, le directeur de la Régie fait savoir au Préfet qu'il reste encore 4,574 MF non perçus depuis la fin de l'occupation, dont 400 000 F au titre des transports pour l'Organisation Todt, le reste étant des transports pour la Wehrmacht.

Dans le même temps, la Régie dresse des dossiers au titre des dommages de guerre afin de permettre le financement des travaux de remise en état du réseau qui a souffert d'un manque d'entretien durant quatre ans ainsi que des sabotages et des attaques aériennes. Le matériel devenu vétuste est également à renouveler en grande partie. Le montant des évaluations établies dans les années 1945-1950 se monte à plusieurs dizaines de millions de francs du fait de l'inflation. La Régie obtient des avances de la part de l'Etat, malgré les difficultés à faire admettre certains dossiers relatifs à des lignes déclassées ou non exploitées durant la guerre.

L'heure des comptes

Les documents d'archives permettent de se faire une idée de l'évolution des comptes et du résultat financier de la Régie durant cette période. Ces variations, établies sur une dizaine d'années, montre une situation paradoxale. Durant la seconde guerre mondiale, la Régie a vu ses résultats devenir positifs durant au moins trois exercices comptables, de 1941 à 1943, avec des montants quand même relativement modestes ne permettant pas d'éponger les déficits antérieurs, soit au total 5 MF pour ces trois années «fastes»: le résultat de 1944 glisse à nouveau vers le négatif avec près de 6 MF de perte. Les recettes

Le retour à la normale ?



progressent fortement durant la guerre passant de 6 MF en 1940 à 20 MF en 1943, pour retomber à 12 MF en 1944; les chiffres du premier semestre de cette dernière année de l'occupation sont encore en hausse. Les résultats de l'année 1945 s'avèrent moins catastrophiques que prévu: 2,133 MF de déficit au lieu des 7 MF envisagés en mars 1945. Par contre l'année suivante, le déficit qui avait été estimé à hauteur de 2 MF dérape pour atteindre les 12 MF.

La confiscation des bénéfices réalisés durant la guerre ?

La Régie a réalisé un chiffre d'affaire substantiel avec les Allemands et plus particulièrement l'Organisation Todt. Normalement toutes les sociétés dans ce cas doivent rendre des comptes à l'Etat. C'est plus particulièrement le cas des entreprises qui ont réalisé des chantiers ou assuré des transports pour le compte des Allemands. En 1944 à la Libération sont institués des Comités Départementaux de Confiscation des Profits Illicites par l'ordonnance du 18 octobre 1944.² Ces instances ont pour objet de mettre en oeuvre un des points du programme du Conseil National de la Résistance: « La confiscation des biens des traîtres et des trafiquants de marché noir, l'établissement d'un impôt progressif sur les bénéfices de guerre et plus généralement sur les gains réalisés au détriment du peuple et de la Nation pendant la période d'occupation ».

Une nouvelle ordonnance est promulguée le 6 janvier 1945 qui codifie les dispositions applicables à la confiscation des profits

illicites. Le texte s'applique aux profits réalisés entre le 1^{er} septembre 1939 et la fin des hostilités (la guerre n'est pas encore terminée). Sont visés les profits provenant:

- d'opérations faites directement ou par intermédiaire avec les puissances ennemies;
- d'opérations réalisées en violation de la réglementation des prix, des charges, du commerce sur l'or, du rationnement, du ravitaillement de la collecte et de la répartition des produits;
- d'opérations lucratives réalisées en profitant soit de la réglementation édictée par l'ennemi ou sous son inspiration à l'encontre de certaines catégories de personnes ou d'associations, soit de répartitions inéquitables de denrées, de marchandises ou fournitures faites indûment par les groupements et comités d'organisation ou organismes de répartition.

Henri Avril, Président du C.D.L., souhaite qu'une distinction soit opérée entre les entreprises: « les entreprises requises par les Allemands doivent remettre à l'Etat les bénéfices réalisés sans qu'il ait lieu à inculpation conséquente ou amende complémentaire. Il en va autrement pour celles ayant travaillé volontairement pour les Allemands et toutes les entreprises créées de la guerre à la demande de l'occupant ».³

En l'état des recherches effectuées aux Archives départementales, rien ne permet d'affirmer que la Régie et ses dirigeants aient été inquisiteurs à ce titre. Il est vrai que les quelques bénéfices dégagés durant cette période ne sont pas suffisants pour éponger les déficits antérieurs et ceux à venir à la charge des contribuables du département.

1 - Vingt wagons couverts, quarante tombereaux et vingt wagons plats d'après le rapport du Directeur de la Régie.

1 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 2W175.
2 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 2W169.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Le retour des agents prisonniers

En 1945, sept agents sont mentionnés sur la liste de ceux qui furent enfin rapatriés des stalags après la capitulation du III^e Reich: Aimé Le Cerf, Jean-Yves Philippe, Eugène Queffelec, Yves Morvan, Louis Grosvalet, Alexis Le Parc et François Callec (déporté). Un huitième prisonnier serait en fait décédé lors de son rapatriement en France.

Le C.D.L. et le nouveau Conseil Général

Le rétablissement du Conseil Général dans ses configurations et attributions d'avant l'Occupation s'effectue à l'automne 1945 après des élections générales renouvelant tous les cantons. Les rapports de forces évoluent au sein de l'assemblée départementale avec une majorité de gauche (dont douze communistes et dix socialistes) et la présence de nombreux résistants sur ses bancs. Seulement huit conseillers généraux d'avant la guerre retrouvent leur siège. Le Comité Départemental de la Libération, qui assumait en quelque sorte le rôle de Conseil Général durant près d'une année jusqu'aux élections, n'eut pas à traiter des problèmes relevant de la Régie des Chemins de Fer. La présidence du Conseil Général est confiée à Jean-Baptiste Le Quééré, conseiller général radical-socialiste de Quintin ayant été révoqué par le régime de Vichy. Le Conseil Général réuni en session plénière en novembre 1945, est amené à reprendre le dossier du devenir du réseau des chemins de fer départementaux. Le fonds de réserve, qui était alimenté durant la guerre pour atteindre plus de 7 MF, est utilisé afin de renouveler le matériel; 3,5 MF pour de l'outillage destiné aux ateliers et quatre cars, par ailleurs un

emprunt de 30 MF sur 25 ans au taux de 6,29 % est décidé afin d'acquérir trois automotrices, quatre locotracteurs et huit trucks-transbordeurs à boggies.

En décembre, il est décidé d'acquérir quatre autocars de type R.C.K.B. fabriqués par Berliet à Lyon.

Le budget prévisionnel pour l'exercice 1946 est bâti sur l'hypothèse d'un déficit de 6 millions de francs auquel il convient d'ajouter près de 3,5 MF d'indemnités spéciales allouées aux retraités de la Régie et à la charge du budget du Conseil Général, soit au total 9,5 MF à inscrire en dépense au budget départemental.

Un réseau national des

Voies Ferrées d'Intérêt Local (V.F.I.L.)?

Dans l'euphorie de la Libération et des nationalisations opérées à cette époque, le projet de création d'un réseau national des Voies Ferrées d'Intérêt Local est étudié, d'abord par le C.O.V.F.I.L. qui survit quelques mois au régime de Vichy semble se désintéresser. Pourtant la Régie des Côtes-du-Nord demande qu'un représentant des réseaux gérés en Régie siège au Conseil d'Administration du Comité d'organisation des V.F.I.L. Ce Comité verse à la Régie, en mai 1945, 530 000 F pour des transports effectués pour les troupes allemandes; il reste encore 4,6 MF à faire rentrer dans les caisses. Ce Comité est également accusé de ne pas prendre en compte les besoins exprimés par les Côtes-du-Nord dans la répartition des matériaux dont l'allocation relève de cet organisme et de les tenir dans l'ignorance des questions importantes comme celles concernant les révisions de salaires.



En 1948, trois autorails ABH Renault, baptisés Trégor, Goolo et Penthièvre, viennent étoffer le parc automotrice de la Régie.

Record de vitesse sur les C.d.N.

Dès la fin de l'été 1944, les C.d.N. décident de remettre en service les autorails qu'ils avaient dû garer par défaut de carburant pendant les années de guerre. Les quelques engins malgré tout maintenus en service étaient dans un état pitoyable, sans parler de ceux qui étaient endommagés ou détruits, principalement par sabotage. Aussi toute remise en service nécessitait-elle une révision plus ou moins importante de l'appareil, obligatoirement suivie d'un essai en ligne qui avait lieu entre Cesson et Yffiniac, ou entre Saint-Brieuc Centrale et Plérin, la côte de Plérin étant un redoutable banc d'essais pour les moteurs Diesel (3 km en rampe de 3,2 %).

A la fin novembre, le De Dion OCI N°16 est prêt à subir le test de Plérin... On va sagement attendre le départ du train régulier de 10h42. Vers 11 heures, lorsque celui-ci aura franchi la gare de Plérin, notre petite équipe composée du chef de traction M. Quinio, du chef de dépôt M. Bérél, du mécanicien Yves Guillerm, du chef de train François Balan ainsi que des ouvriers qui ont participé à la remise en service, se met en route. Jusqu'au pont de Souzain, seuls les freins sont sollicités, ceux-ci fonctionnent parfaitement et dans la foulée la côte de Plérin est gravie allègrement. L'autorail est mis sur une voie de garage, nos gens vérifient que tout est en ordre: aucun organe n'a chauffé, le frein à main est serré. Notre autorail est déclaré bon pour le service. Il est 12h30. Aussi nos compères décident-ils d'aller prendre un repas bien mérité: le retour n'est pas prévu avant le passage du train venant de Paimpol à 13h54.

A 14 heures, le moteur Willeme est remis en route pour faire de l'air pour les freins. Vers 14h30, l'OCI s'embrane pour un retour digestif sur Saint-Brieuc; on emmène même quelques passagers, les transports sont encore bien rares à cette époque, en tout quinze personnes prennent place à bord. La vitesse limite de 60 km/h est rapidement atteinte en descente.

L'autorail étant en quatrième vitesse, c'est le frein à air qui est employé, mais devant l'inefficacité progressive de celui-ci, le mécanicien découvre avec effroi qu'il n'a plus d'air dans les réservoirs! Une tentative pour rétrograder les vitesses va se solder par un échec; la boîte de vitesses n'est pas synchronisée et la vitesse de l'appareil est déjà trop importante. Le frein à main réussit à peine à ralentir de quelques km/h avant de prendre feu. Il reste 2 km avant le pont de Souzain et la vitesse dépasse déjà allègrement les 60 km/h, le conducteur n'a pas réussi à raccrocher une vitesse pour se servir du frein moteur.

L'autorail est maintenant en roue libre dans une pente de 3,2 % toute en courbes et contre-courbes; sur la gauche la falaise, sur la droite le vide, le tout ponctué de plusieurs viaducs également en courbe.

Tout le monde sait que l'on va à la catastrophe; le seul espoir: que l'on déraile dans une courbe, côté falaise... Et là, contre toute attente, la suspension de l'autorail va faire merveille, le De Dion va rester collé aux rails; dans la dernière courbe avant le pont de Souzain (côté vide) les roues vont décoller du rail et retomber dessus! Du moins le croit-on. Encore quelques centaines de mètres en ligne droite et c'est l'entrée sur le pont, pratiquement à angle droit, en courbe de 70 mètres de rayon. Immédiatement l'autorail va se renverser et glisser sans gros dommages sur la route qui partage l'ouvrage avec la voie ferrée.

Il s'arrêtera en travers de la ligne du Légué. Tous les occupants de l'autorail sortiront indemnes, avec seulement quelques contusions. Après relevage, l'autorail sera rapidement remis en service.

A l'expertise, on va constater que le compteur enregistreur de vitesse (RBM), gradué de manière très optimiste jusqu'à 130 km/h, a été faussé par la vitesse. Elle sera évaluée aux environs de 150 à 160 km/h... On découvrira aussi que le boggy arrière de l'autorail est sorti de la voie dans la dernière courbe avant le pont de Souzain, ce qui aura pour effet de considérablement ralentir l'engin, et lui évitera certainement de franchir les parapets du pont. La courroie du compresseur responsable du record sera retrouvée dans les voies de la gare de Plérin.

Henri Dupuis
(d'après le témoignage de M. Bérél).



Un convoi entame la rude montée vers la gare de Plérin.



Autorail De Dion OCI à l'entrée du viaduc de Souzain.

Le retour à la normale ?

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Le C.O.V.F.E.L. est dissout le 28 octobre 1946 et une nouvelle structure est créée, l'Union des Voies Ferrées (U.V.F.) qui a son siège dans les mêmes locaux et dont certains dirigeants sont également ceux qui ont siégé sous Vichy! Cette union regroupe près de 150 sociétés et Régies (V.F.I.L. et tramways).

Un autre visage de la Régie

Lors du Conseil d'Administration du mois d'août 1945, le directeur fait état de ce que l'on appelle aujourd'hui le bilan social. Il est plus particulièrement mis l'accent sur les journées d'absence des 261 agents qui se sont élevées en 1944 à un total de près de 5000 journées soit une moyenne de vingt jours par agent. L'impact financier n'est pas négligeable, de l'ordre de 1,345 MF soit 5170 F par agent.

Le rapport fait état de beaucoup d'abus, de tire-au-flanc, de malades professionnels qui, avec la complicité ou la négligence de certains médecins, bénéficient de leur solde intégral en reprenant avant une nouvelle interruption pour maladie, quelques jours de service tous les six mois; bref des agents qui profitent du système. La Régie est désarmée face à ces fraudeurs malgré la tentative d'instituer un contrôle médical dans les années 1937-1938 qui ne donna aucun résultat tangible. Le Conseil d'Administration adopte ainsi le principe de recruter une assistante sociale, un agent ayant de l'autorité, chargée de se rendre au domicile des agents, et même de vérifier l'emploi des indemnités familiales qui, dans certains ménages, laisseraient à désirer.

Dans le cadre de l'épuration administrative aux Chemins de fer départementaux, un blâme est adressé au chef de gare de Lamballe coupable de « complaisances irréflechies dans l'exécution du service, et notamment l'acheminement de trains de matériels et de matériaux pour les chantiers de l'Organisation Todt ». Il est signalé dans un document « qu'il était esclave des ordres provoqués par les Allemands et favorisait ainsi les desseins de l'ennemi ». Bon Français selon la population, « collabo » selon le personnel de la Régie de chemins de fer, le C.D.L. demande son déplacement.¹ Le problème du paiement des heures supplémentaires effectuées par les agents de la traction

et qui n'auraient pas été payées serait à l'origine de la dénonciation de ce cadre par certains de ses propres agents.

Deux agents ont quitté le réseau en juin 1944, étant recherchés par les Allemands suite à des vols de ciment dans des wagons de l'Organisation Todt, ciment qu'ils revendait pour leur profit exclusif sans qu'à aucun moment la Résistance n'en ait profité. D'après les renseignements recueillis par la Régie auprès du maquis où ils s'étaient réfugiés, ces agents auxquels un certificat d'appartenance aux F.F.I. fut délivré, s'étaient déclarés trop âgés (à 32 et 38 ans!) pour combattre, tout en bénéficiant d'une protection du maquis; ils furent hébergés dans une ferme pour aider au ravitaillement du maquis. Ces agents qui prétendaient toucher leur solde sur la période d'absence en seront pour leurs frais après l'avis défavorable du Comité Départemental de Libération.

Vers la fin du réseau ?

Alors que les démarches au titre des dommages de guerre se poursuivent, les réflexions sont également engagées sur l'avenir du réseau. Dès les années d'après guerre, les résultats à nouveau catastrophiques (40 MF de déficit en 1949) amènent le Conseil Général à prendre des mesures drastiques: suppression de soixante-dix postes avec des licenciements et des départs en retraite anticipés, suppression à partir du 1^{er} janvier 1949 des lignes Saint-Brieuc-Lamballe-Matignon, Lannion-Perros-Cuirec-Tréguier, Saint-Brieuc-Le Phare. L'exploitation de certains services routiers est confiée à des entreprises privées. En 1949, le déficit est ramené à 20 MF malgré cette contraction du réseau, puis à 15 en 1950 dont 13 pour la seule ligne de Saint-Brieuc à Pleubian. Des simulations de l'impact financier de la prise en charge des indemnités de départ ou de licenciement du personnel sont établies avec plusieurs échéances (1952, 1954, 1955). Parallèlement, les services des Ponts et Chaussées étudient les améliorations à apporter à la Route nationale N° 786² qui longe le littoral dans la perspective du transfert sur route des services ferroviaires assurés par la Régie. Le dernier train circulera sur la ligne de Saint-Brieuc à Paimpol le 31 décembre 1956.



1 - Archives départementales des Côtes d'Armor, liasse 1043W16.
2 - Des travaux routiers sont financés sur des crédits obtenus par le Conseil Général au titre des dommages de guerre concernant le réseau ferroviaire (10 millions de francs en 1951 par exemple).

Le retour à la normale ?

Reconstruire le pont sur le Jaudy à Tréguier ?



Passerelle provisoire, mise en place en mars 1947.

Dernier acte des suites de la guerre, la reconstruction du viaduc sur le Jaudy à Tréguier est engagée dès 1945. Une autorisation ministérielle est délivrée le 28 février. Par contre, aucun financement n'est prévu par l'Etat, c'est le Conseil Général qui devra assurer la maîtrise d'ouvrage et supporter les dépenses dans un premier temps en faisant valoir ensuite une indemnisation dans le cadre des dommages de guerre. Le 29 avril 1946, l'Assemblée Départementale adopte le principe de lancement des procédures et le financement sur la base d'une estimation de 5,5 MF couverte par un emprunt sur 25 ans au taux de 3,9 %. L'avant-projet est élaboré par la Société d'Etudes de procédés de construction Pelnard-Considère et Caquot qui s'est vue confier le dossier par contrat conclu en septembre 1945. C'est la société T.H.E.G. (Travaux Hydrauliques et Entreprise Générale) de Paris qui emporte le marché signé en août 1946 pour un montant de 5,915 MF, en vue de reconstruire l'arche centrale de 69,40

mètres de longueur à l'identique de celle conçue par Harel de la Noë, selon un procédé utilisant le béton armé afin de réaliser une arche composée d'une sorte de treillis. La commission d'appel d'offres présidée par le Préfet Henri Avril réunie le 6 août 1946 et où siègent notamment M. Quéré, président du Conseil Général ainsi que MM. Pléven et Pichouron, conseillers généraux ainsi que l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Condemine, n'a eu que deux dossiers à examiner bien que vingt entreprises aient été consultées. La dernière offre de l'entreprise Christiani et Nielsen, de Paris également, est moins disante de 200 000 F et propose de s'écarter de la solution de reconstruction strictement à l'identique en excluant la solution du cintre en bois. Elle préconise l'utilisation d'une charpente métallique faisant office de cintre qui serait incorporée comme armature dans le béton. Néanmoins les ingénieurs préférèrent la solution T.H.E.G.

Le mois suivant, un premier avenant est signé du fait de la majoration du coût des matériaux et de la main d'œuvre (+20% soit 1,144 MF en plus). En novembre, le Conseil Général porte le coût de l'opération à 8,5 MF, soit 3 MF de plus que l'estimation initiale des Ponts et Chaussées, qui demandent à être exonérés de la responsabilité décennale pour le concours qu'ils apportent pour cette opération.

Le chantier démarre en septembre 1946 avec un mois de retard, le délai contractuel est fixé à six mois. En septembre 1947, le Conseil Général est à nouveau saisi de ce dossier. Les travaux traînent en longueur, le délai est déjà largement dépassé, les aciers qui devaient être livrés en octobre 1946 par les Forges et Laminiers de Saint-Brieuc sont finalement arrivés à Tréguier en mars 1947; le prix des matériaux de construction et les charges salariales ont encore fait un bond. Cette fois la réévaluation passe à 9,3 MF auxquels il faut ajouter la remise en état des avant-becs et des culées qui ont souffert de l'explosion ayant détruit l'arche centrale, ainsi que des dépenses diverses et imprévues; la facture s'élève dorénavant à 12 MF!¹ C'est le 17 septembre 1947, alors que l'arc central était en cours de finition, le ferrailage des arcs et croisillons achevé, le bétonnage des voussoirs engagé, qu'entre 11h45 et 12h00 le maître-charpentier constate des déformations



Montage du cintre en juillet 1947.



Le cintre est en place en août 1947.

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Le cintre
écroulé en
septembre
1947.



dans le cintre côté rive droite. Le voussoir n° 3 doit être coulé à 12h30; le cintre en bois présente des signes de faiblesse. Les responsables décident de faire évacuer le chantier à 14h45, une demi-heure plus tard, en quelques minutes à peine, le cintre s'écroule.

Comme le fait remarquer Alain Cornu,¹ les interprétations divergent sur cet accident. Dans le climat de guerre froide, les communistes pensent d'emblée à un sabotage, d'autres ont une approche plus mesurée sur les causes de cette catastrophe qui signe la fin des espoirs de la reprise des services ferroviaires entre Paimpol, Tréguier et Lannion.

Quelles sont les raisons de cette catastrophe? Des experts sont missionnés, des essais sont réalisés sur les matériaux utilisés. Dans son rapport en date du 26 décembre 1947, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées conclut: « la qualité des bois, de provenances diverses, que l'entreprise a approvisionnés, jointe à une solidarisation insuffisante des pièces constituant les membrures, a été la cause déterminante du flambage de l'arc et par la suite de l'effondrement du cintre ».² Pourtant un nouveau projet est étudié, moins audacieux que celui conçu par Harel de la Noë; tout simplement un tablier supporté par des poutres droites s'appuyant sur quatre piles dans le lit de la rivière. Le Conseil Général donne son accord de principe à la poursuite du chantier sur ces bases en novembre 1947 (coût 15,8 MF). En février 1948, la Commission des Chemins de Fer du Conseil Général propose une autre solution qui consisterait d'une part à désenclaver Tréguier par une voie normale qui

se raccorderait à Plouëc-du-Trieux sur la ligne Guingamp-Paimpol et ne nécessitant qu'un ouvrage d'art modeste, d'autre part à ajourner les travaux de reconstruction du Pont sur le Jaudy. Un ordre de service est adressé à la société T.H.E.G. qui aboutit à l'arrêt des travaux le 27 février 1948, les approvisionnements en matériaux sont suspendus, les ouvriers licenciés; seul un gardien reste sur place.

Le Conseil Général, lors de sa réunion du 10 mai 1948, entérine ces propositions; la création de cette nouvelle ligne coûterait 200 millions de francs financée par 50 MF provenant des dommages de guerre, 25 à la charge des communes traversées et 125 MF d'emprunts. Il reste à solder le marché avec l'entreprise T.H.E.G., qui a réalisé pour 4.175 MF de travaux et obtenu 1.677 MF de plus en décembre 1949 dans le cadre d'un avenant qui clôt cette affaire.

Bien évidemment la ligne entre Tréguier et Plouëc-du-Trieux n'a jamais vu le jour.



1 - Lire *Petits Trains des Côtes-du-Nord*, d'Alain Cornu, Ed. Cénomane (1988), pages 97-98-99.

2 - On peut légèrement s'interroger, à posteriori, sur le choix du procédé de la société T.H.E.G. alors que l'entreprise moins disante proposait un cintre métallique, mais l'historien n'est pas là pour juger...

Conclusion

Alors que le Petit Train s'interrogeait sur son avenir à la fin des années trente, alors que d'autres réseaux comme celui du Finistère étaient déjà fermés, la guerre puis l'occupation allemande redonnent une nouvelle légitimité à ce moyen de transport.

Les restrictions de circulation automobile, les pénuries de carburant, de pneus, font que le train redevient le moyen de transport abordable pour des milliers de gens qui doivent se déplacer pour des motifs professionnels ou personnels; la clientèle augmente à nouveau malgré les difficultés rencontrées pour assurer les services. Les wagons ne transportent pas seulement des autochtones, mais aussi ceux qui ont revêtu l'uniforme vert de gris feldgrau!

Quelle fut l'attitude de la Régie face à cette situation?

Les documents disponibles montrent globalement que les responsables de la Régie ont eu une attitude disons patriotique, s'efforçant de préserver le patrimoine de la Régie (locaux, matériel, etc.) face aux tentatives des Allemands de se les accaparer à bon compte. Lors des négociations, les intérêts économiques furent également mis en avant en faisant valoir le prix réel des prestations à assurer, que ce soit pour les transports des troupes facturés selon les barèmes en vigueur ou ceux pour l'Organisation Todt. Pour le S.T.O. il en fut de même, la Régie essayant de réduire au strict minimum les départs imposés vers l'Allemagne.

La direction de la Régie a également eu le souci de maintenir en priorité le service public en activité et plus particulièrement celui indispensable à la vie quotidienne des habitants de ce département (accès aux lieux de travail, ravitaillement, transport des récoltes, etc.).

Pourtant le réseau connut une situation pour le moins paradoxale. Alors que les comptes étaient dans le rouge depuis longtemps, il fallut cette période tragique pour voir un résultat positif dû essentiellement aux transports effectués pour les chantiers du mur de l'Atlantique; triste bilan! Cette période de l'Occupation voit également pour la première fois les agents

bénéficier des résultats positifs de la gestion en percevant une part du bénéfice. L'action syndicale, les représentants de la C.G.T. s'étant retirés du Conseil d'Administration, porte également ses fruits, des augmentations de salaires, des primes, l'affiliation aux Assurances sociales sont obtenues durant ces quatre années alors que les conditions de travail se sont dégradées avec le passage aux 60 heures hebdomadaires. Des augmentations des tarifs sont systématiquement appliquées afin de faire face à ces nouvelles charges sur le budget d'exploitation.

Le réseau fut également confronté à la guerre, dès que la Résistance départementale, organisée, structurée, armée est en mesure de porter des coups à l'ennemi et aux infrastructures et réseaux qu'il utilise pour des besoins militaires, surtout à partir de 1943. L'année 1944 verra le nombre de sabotages se multiplier sur le réseau mais aussi à l'intérieur des dépôts en février et avril 1944, faits à imputer certainement à des agents de la Régie connaissant parfaitement les lieux et les machines.

Enfin, lors de la Libération, le réseau est coupé en deux avec la destruction en août 1944 du pont sur le Jaudy à Tréguier qui ne sera pas reconstruit, causant de nouvelles perturbations à l'exploitation du réseau. Prélude à une mort qui sera effective un peu plus de dix ans après la fin de la guerre.

La mémoire de la Résistance dans les Chemins de Fer honore surtout les actes des cheminots de la S.N.C.F., résistants ou morts pour la France. Sous couvert du devoir de mémoire, s'opère souvent une mémoire sélective, comme dirait le philosophe historien Paul Ricoeur. Les agents des petits réseaux sont trop souvent oubliés; il y eut également parmi eux des victimes des bombardements alliés, des martyrs, des résistants, des réfractaires au S.T.O.

Puisse ce modeste ouvrage avoir permis de rendre hommage à plusieurs hommes dont les noms méritent de figurer à nouveau sur une plaque commémorative.

Alain Lozac'h

Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939-1945)

Sources et bibliographie

Archives départementales des Côtes d'Armor:

48S1: Généralités, circulaires
 48S2: Comptabilité, crédits
 48S3: Personnel
 48S10: Exploitation - Réduction de services du fait de l'Occupation
 85S8: Procès-verbaux du Conseil d'Administration de la Régie
 85S24: S.T.O. et Organisation Todt
 85S30 à 38: Paiement mensuel du personnel

85S97: Résultats d'exploitation
 85S102: Statistiques
 85S137: Occupation allemande: questions générales, réquisitions, autorisation de circuler, etc.
 85S138: Occupation allemande - Dommages de guerre.
Au cœur des luttes. Cent documents pour un centenaire, Union Départementale de la C.G.T des Côtes-du-Nord. (Septembre 1995).
Revue d'histoire de l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord

Quelques livres

De Munich à la Libération (1938-1944), de Jean-Pierre Azema, Editions du Seuil (1979).

La France des années noires 1- De la défaite à Vichy. 2- De l'Occupation à la Libération, de Jean-Pierre Azema et François Bédarida, Editions du Seuil (2000).

La France de Vichy 1940-1944, de Robert O. Paxton, Editions du Seuil (1973).

Servir l'Etat Français - L'Administration en France de 1940 à 1944, de Marc Olivier Baruch, Editions Fayard (1997).

Une entreprise publique dans la guerre: la SNCF 1939-1945, Presses Universitaires de France (2001).

Le choc de la guerre dans les Côtes-du-Nord 1939-1945, de Christian Bougeard, Editions Guisserot (1995).

Visages de la Résistance Bretonne, d'Alain Lozac'h, Editions Coop-Breizh (2003).

Petits Trains des Côtes-du-Nord, d'Alain Cornu, Editions Cénomane (1988).

Harel de la Noë - Un grand ingénieur breton, Collectif, Editions des Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. (2003).

Cheminsots - Geste et paroles (témoignages sur le Réseau Breton), de Jean Charles Huitorel, Editions du Télégramme (2003).

La bataille du rail dans les Côtes-du-Nord, Les cahiers de la Résistance populaire N° 89 (octobre 2000).

Petits trains des Côtes-du-Nord: Que reste-t-il ?, de Jean-Loïc Heurtier, Ed. Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (2001).

Par les nuits les plus longues, de Roger Huguen, Ed. Coop Breizh.

Crédits iconographiques

Cartes postales et documents - Index des collectionneurs

(N° de page suivi de la position du document: b = bas; m = milieu; h = haut; g = gauche; d = droite)

Yves Callec: 51hg - 51hd - 51bd.

Alain Cornu: 15 - 60 - 61h - 61m - 61b - 62h - 62b.

Laurent Goulhen: 5h - 7 - 13 - 22 - 24b - 25 - 29h - 30h - 30b - 35 - 45hg - 59g - 59d.

Michel Grimaud: 2 - 29b.

Alain Lozac'h: 25 - 50 - 55.

François Thomas: 10 - 12 - 27 - 47 - 52.

Archives départementales des Côtes d'Armor: 6 - 26 - 31 - 33 - 41 - 48hd - 48b - 49.

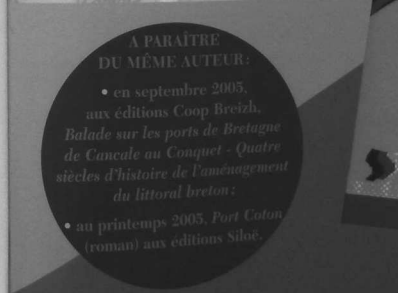
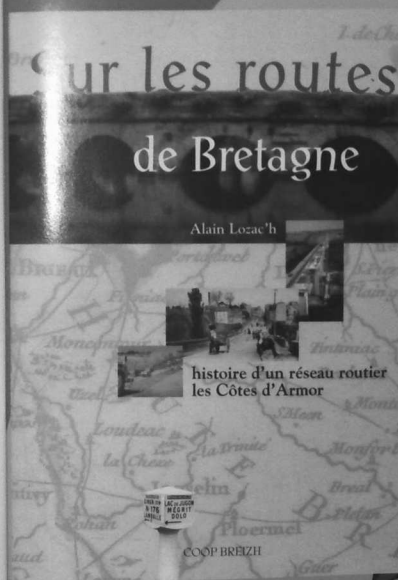
Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord: 3h - 3b - 5b - 11 - 19 - 20 - 21 - 23g - 23d - 24h - 37 - 38 - 40 - 51hg - 53 - 55.

Remerciements particuliers aux photographes nous ayant laissé des clichés exceptionnels: Messieurs Broncard, Chapuis, Laurent et Schnabel.

Droits réservés pour les photographies dont les auteurs et les ayants-droits n'ont pas été identifiés.

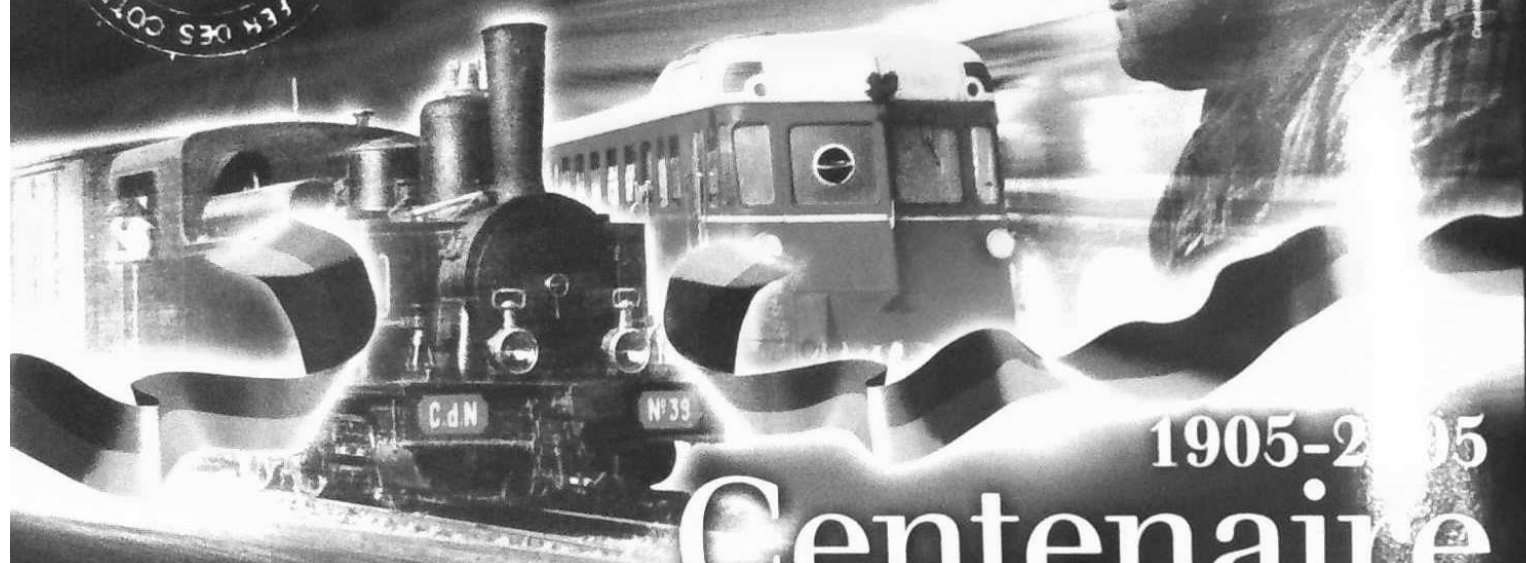
Alain Lozac'h, ingénieur en chef territorial, passionné d'histoire, est aussi l'auteur du livre *Sur les routes de Bretagne*, paru aux éditions Coop-Breizh en septembre 1999, ainsi que d'une contribution dans *Phares et Balises*, publié aux éditions Apogée en 2002. Il a également participé à la rédaction de l'ouvrage consacré à la vie et à l'œuvre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Harel de la Noë, concepteur de plusieurs réseaux de chemins de fer au début du XX^e siècle, paru aux Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées en novembre 2003 *Harel de la Noë - Un grand ingénieur breton*.

Il a publié chez Coop-Breizh en 2003 le livre *Visages de la Résistance Bretonne* dans lequel il évoque l'organisation des réseaux et mouvements de Résistance dans les Côtes-du-Nord, rendant plus particulièrement hommage à l'action du Comité Départemental de Libération et à ses membres.



A PARAITRE
 DU MÊME AUTEUR:

- en septembre 2005, aux éditions Coop Breizh, *Balade sur les ports de Bretagne de Cancale au Conquet - Quatre siècles d'histoire de l'aménagement du littoral breton*;
- au printemps 2005, *Fort Coton* (roman) aux éditions Siloe.



1905-2005

Centenaire

du réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord

1905

**début de la grande aventure
du Petit Train**

Ouverture aux voyageurs des premières lignes
de chemin de fer du réseau des Côtes-du-Nord :

- 9 mars : Plouëc du Trieux / Tréguier
- 1^{er} mai : Saint-Brieuc / Moncontour
- 20 juin : Saint-Brieuc / Plouha

2005

**année de la célébration
du centenaire**

A partir du 9 mars,

Manifestations à travers tout le département
Expositions, conférences, circulations spéciales de train,
découverte de vestiges du réseau, jeu-concours,
éditions diverses (livres, cartes postales), tombola...

Du jeudi 26 mai au lundi 30 mai,
un temps fort à Boutdeville, Langueux-les-Grèves

Circulation de locomotives à vapeur,
présentation de matériel ferroviaire dont certains
ayant circulé sur les CdN, réseaux de modélisme,
véhicules automobiles anciens,
images du Petit Train et films ferroviaires,
exposition, tombola...

**Association des Chemins de Fer
des Côtes du Nord**

7 rue de la Briqueterie • Boutdeville
22360 LANGUEUX-LES-GREVES
Tél. (répondeur) : 02 96 72 75 88
e-mail : acfcdn@wanadoo.fr
www.trains-fr.org/cdn