

[Accueil](#)

[Histoire](#)

[Histoire générale](#)

[Evènements et historiques](#)

**Projet de trolleybus à Lorient en 1941**

# Projet de trolleybus à Lorient en 1941

---

## Les préliminaires

Une circulaire, du 16 janvier 1941, du secrétaire d'Etat aux communications, avait demandé qu'une étude des conditions de transformation de certains réseaux de transport, par l'emploi de Trolleybus, lui soit présentée avant le 1er mars 1941.

L'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, pensant que Lorient est un réseau qui peut être concerné par cette circulaire, contacte alors la CTL, avant décembre 1940, pour lui "demander divers renseignements sur l'importance des lignes du point de vue de la fréquence des voyages et du nombre de voyageurs transportés, ainsi que sur les conditions d'alimentation électrique qu'elle avait pu connaître de façon précise, au temps où elle exploitait son réseau avec des voitures à traction électrique sur rails."

La CTL, remet ces renseignements à l'Ingénieur

Chef, le 27 février 1941. L'Ingénieur, propose au Préfet du Morbihan, de faire savoir que l'étude demandée ne sera pas prête à la date butoir de la circulaire, et de "donner une première indication sur le régime de la transformation et sur le nombre de voitures à prévoir". L'Ingénieur a établi un projet d'avenant et de cahier des charges.

## Arguments en faveur du trolleybus

Dans son rapport, l'Ingénieur Chef donne ses arguments en faveur du Trolleybus :

- Son prix de revient est plus faible que celui des véhicules à essence ou gasoil.
- Il a une plus grande vitesse commerciale, de grandes ressources de freinage et un grand confort.
- Une partie du Parc étant à renouveler, le remplacement par des Trolleybus serait opportun, cette transformation se ferait sur une période de 5 ans.
- 2 lignes, malgré le coût de la transformation, seraient bénéficiaires et l'on pourrait aussi équiper la région côtière, sans compromettre l'équilibre de l'exploitation.

## Argument en défaveur du trolleybus

L'Ingénieur-Chef estime que le seul inconvénient du système, est celui de la transformation du réseau : en 1939, la ligne de Contact était à 340.000 francs au kilomètre et le coût d'un trolleybus de 340.000 francs au lieu de 200.000 francs pour un véhicule diesel de 50 places.

Les Lignes prévues en Trolleybus

Ce sont les lignes :

- Keryado/La Perrière
- Ploemeur
- Hennebont prolongée à Lochrist.
- Une ligne allant à Larmor, puis sur le littoral jusqu'au Fort-Bloqué puis rejoignant le bourg de Ploemeur.

Seule la ligne de Guidel, resterait exploitée par autobus diesel.

## Un projet qui restera sans suite

Dès le 20 décembre 1941 [la lettre est datée de 1940 mais c'est une erreur de frappe], le directeur de la CTL, a écrit dans sa lettre à l'Ingénieur-Chef des Ponts-et-Chaussées que "quant à l'adoption de trolleybus, cette solution ne peut dans les circonstances actuelles, être envisagée que comme une solution d'avenir"

Cette lettre nous montre que la CTL n'était pas opposée à une transformation le directeur dit "que ce serait une solution idéale pour nos services", mais qu'il y a un obstacle financier dû au coût des trolleybus et au coût de l'installation de la ligne aérienne et au fait que en raison de la guerre et de l'occupation , les matériaux nécessaires comme le cuivre, sont introuvables, et que la CTL n'a pas les capitaux nécessaires pour financer la transformation et qu'il faudrait que la transformation soit financée soit par l'Etat, dans le cadre d'un programme de grands travaux ou par le Département et la Ville.

Ce projet est resté sans suites, mais d'un côté on peut se dire que ça a été une bonne chose, car en 1943, tout cet équipement investi aurait été détruit par les bombardements. Mais qui sait, la tendance étant de substituer les bus diesel par des bus électriques, le trolleybus, qui a fait ses preuves, pourrait refaire parler de lui dans les prochaines années.

*Sources : Archives Départementales du Morbihan : 1292 W 156. Texte : Etienne de Beaurepaire*