

Introduction

Ce n'est un secret pour personne, les relations Vannes/Lorient n'ont jamais été enthousiastes, seul l'intérêt commun bien compris les mobilisa en 1988¹ au service de la création de l'université de Bretagne Sud. De même l'observation de la construction de l'intercommunalité du pays de Lorient fait apparaître des tensions et des frictions. À ces deux échelles, ces tensions expriment sans doute des positions politiques divergentes et les analystes politiques rappellent toujours la dichotomie morbihannaise ouest-est², chère à André Siegfried, mais le propos de ce livre est plus ciblé. Le Morbihan est souvent présenté comme un modèle des clivages droite (est), gauche (ouest) déjà bien en place dès le début de la Troisième République. En fait, ils se dessinent à la faveur du bouleversement du territoire provoqué par l'implantation réussie aux XVII^e-XVIII^e siècles d'un corps étranger, Lorient, imposée par l'État et qui va très vite vouloir dominer au moins la partie occidentale, en attendant plus. Il incarne une nouvelle économie mondiale et industrielle et une nouvelle société plutôt bourgeoise entrepreneuriale et ouvrière dans un diocèse très rural avec des petites villes côtières s'appuyant sur les campagnes pour s'insérer dans une économie d'échanges maritimes agroalimentaires et dominées par des élites nobiliaire, cléricale et d'office rentières du sol et de l'exercice des juridictions à Vannes et Hennebont, avec une composante marchande limitée. Or, cette matrice du XVIII^e siècle est confortée par la rupture idéologique durable de la Révolution entre bleus et blancs et aggravée par le fossé qui se creuse entre le pôle industriel occidental, qu'intègre Hennebont, qui entre de plain-pied dans la révolution industrielle et la partie orientale qui n'arrive pas à inventer au milieu du XIX^e siècle un nouvel horizon. L'objectif de ce livre est donc de suivre l'onde de choc de ce séisme lorientais pour comprendre les

1. MÉTAYER-NOËL L., « La création de l'université de Bretagne Sud en trois actes », dans LESPAGNOL A. et LEPRINCE M., *Les mutations de l'enseignement supérieur et de la recherche en Bretagne (1945-2015), déploiement territorial et essai de structuration*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 155-172.
2. SIEGFRIED A., *Tableau politique de la France de l'Ouest sous la Troisième République*, Paris, Armand Colin, 1913. BUSSI M., Le DIGOL C. et VOILLOT C. (dir), *Le tableau politique de la France de l'Ouest d'André Siegfried, 100 ans après, héritages et postérités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016. Sans oublier les réflexions de BOIS P., *Paysans de l'Ouest. Des structures économiques aux options politiques depuis l'époque révolutionnaire dans la Sarthe*, La Haye, Mouton, 1960.

réactions, les frustrations, les ressentiments qui nourrissent consciemment ou inconsciemment des rivalités durables³.

Claude Nières retient que la Bretagne possède, à l'époque moderne, soixante villes dont seules quatre naissent et se développent dans cette période, deux sont des sites déjà habités, Brest et Port-Louis, deux sont de véritables villes neuves, Le Palais à Belle-Île et Lorient⁴. Caroline Le Mao précise que ces créations répondent à des objectifs de défense du territoire qui, sur le littoral, vont se traduire par la création de villes adossées à un port-arsenal militaire comme à Rochefort et Brest⁵. Le cas lorientais, en 1666, la même année que la création de la seule ville-port marchand, Sète, présente deux particularités. C'est une implantation hybride, car si l'on retient avant tout l'implantation de la première Compagnie des Indes, il faut bien observer que la pérennité du site doit beaucoup à la Marine. Ce n'est pas non plus une création urbaine, car le choix du site du Faouëdic n'est justifié que par celui de l'implantation d'un chantier de construction navale, la ville existant déjà au Port-Louis dotée d'une communauté de ville en 1618. Mais rapidement le chantier devint un bourg-chantier, qui se dédouble en 1699, le bourg donnant naissance à une ville à la faveur du choix de la seconde Compagnie des Indes de concentrer toutes ses activités à Lorient au début des années 1730. Durant cette période intermédiaire (1666-1738), le territoire du diocèse de Vannes achève de consolider son organisation urbaine et portuaire autour de quelques villes-ports qui concentrent également toutes les juridictions ordinaires auxquelles viennent s'ajouter sous Louis XIV les juridictions extraordinaires. Il est dominé par Vannes, Hennebont, Port-Louis sans oublier le chef-lieu de la principauté des Rohan-Guéméné à Pont-Scorff. Les relations conflictuelles, en dehors des cas Ploemeurois et Port-Louisiens, qui sont deux cas différents, vont naître d'une différence de nature entre les villes d'avant qui contrôlaient le territoire et la nouvelle ville de Lorient. T. J. A. Le Goff fait un diagnostic clair en ce qui concerne Vannes⁶. La société vannetaise s'inscrit sous le signe de l'immobilité, avec des signes inquiétants d'un long déclin qui est parallèle à celui de sa démographie. En effet la croissance démographique bretonne au XVIII^e siècle, moins forte qu'au niveau national, est captée par des villes « ayant une nouvelle forme d'activité », Nantes (90 000 habitants), Brest (30 000) et Lorient (15 000 à 20 000 habitants). D'ailleurs la première réaction vannetaise de 1738 est une doléance contre Lorient qui dépeuple les villes du diocèse. Vannes fait partie de ces villes petites et moyennes de 10 000 habitants

3. Pour bien prendre conscience de la trajectoire de réussite de cette invention de 1666 sur trois cent cinquante ans, le lecteur peut et doit lire LE BOUËDEC G. et CÉRINO C., *Lorient ville portuaire. Une nouvelle histoire, des origines à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, 400 pages et 300 photos.

4. NIÈRES C., *Les villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004.

5. LE MAO C., *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 41.

6. LE GOFF T. J. A., *Vannes et sa région, ville et Campagne dans la France du XVIII^e siècle*, Loudéac, Salmon Éditeur, 1989, p. 73, 74 et 104.

et moins sur le déclin. Lorient est un pôle d'attraction qui se peuple par immigration, pratiquement « une ville champignon ». C'est « une création venue de la mer », c'est-à-dire que son développement repose sur son avant-pays maritime mondial, et que son insertion, d'ailleurs réussie dans le territoire, est avant tout due à la nécessité d'y recruter des ouvriers et des gens de mer. Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'elle a besoin de la campagne pour s'y approvisionner. Mais ce qui caractérise avant tout cette ville, c'est l'absence d'un véritable arrière-pays. Vannes et Hennebont sont des villes-ports dépendantes de la campagne et de son agriculture qui façonnent leur économie et leur société. Leurs élites sont composées de quatre catégories, une noblesse – les deux villes possèdent les plus grandes communautés nobles et Vannes accueille 10 % des chefs de ménages nobles du diocèse –, un clergé régulier et séculier nombreux et à Vannes les chanoines tous nobles de la cathédrale, un monde d'officiers plus important à Vannes du fait de la concentration des juridictions, et une élite négociante de taille différente mais qui peut établir des liaisons avec la noblesse comme la famille Dondel dont on reparlera. C'est une élite qui s'appuie sur la terre et ses paysans qui paient redevances, loyers, rentes et qui est source de profit par l'insertion des produits céréaliers dans une économie agroalimentaire spéculative qu'anime un petit groupe de négociants armateurs au cabotage qui contrôle la route des vins et des grains sur la façade atlantique. Cette économie d'échanges est fragile car elle repose avant tout sur les surplus céréaliers exportables et sur l'existence d'un marché déficitaire notamment dans le Sud-Ouest. Lorient, pour paraphraser le subdélégué général Védier, est une ville sans noble, sans communauté religieuse et sans officier. C'est une ville entreprise, dont le sommet étroit est constitué des officiers des navires de la Compagnie des Indes, de ses personnels et d'un monde négociant de second rang avant qu'il ne s'épanouisse et s'internationalise après 1770. Lorient c'est une ville d'ouvriers, de marins et des métiers de base d'une ville en pleine effervescence immobilière, les métiers de la construction, du transport et de l'alimentation. Ceux qui viennent à Lorient sont à la recherche du profit, au moins d'un emploi et sans doute d'aventure car le mirage de l'Asie joue sur ceux qui veulent y croire. Lorient est un sas, beaucoup sont venus pour s'installer ou pour aller au-delà des mers dans les comptoirs, certains sont repartis. Les Port-Louisiens ont su parfaitement tirer parti de cette nouvelle aventure humaine.

Il faut donc prendre d'abord en compte les trajectoires portuaires sur le temps long avant de se concentrer sur ce qui va nourrir les conflits, la redistribution des pouvoirs. Le port de Lorient s'inscrit d'emblée au cœur de la mondialisation entre l'Amérique du Sud qui produit les piastres qui permettent d'acquérir les toiles de l'Inde que les négriers troquent contre les captifs déportés aux Antilles pour cultiver la canne qui fournit le sucre nécessaire à la consommation des thés et cafés d'Asie qui se boivent dans la porcelaine. Lorient contribue au développement d'une

société de consommation fascinée par les nouveaux produits asiatiques qui envahissent les tables, les chambres et les garde-robes. Lorient, port mondial, prend l'ascendant sur les autres ports. Port-Louis⁷, dans les années 1670-1690 et entre 1717 et 1727, et Vannes, au milieu du xviii^e siècle, entre 1732 et 1764, ont tenté, mais ce fut trop éphémère, de s'insérer dans la dynamique antillaise et négrière nantaise⁸. Au Port-Louis, de 1671 à 1698, dix armements auraient été effectués dont sept dans la petite décennie 1668-1676, pour les Antilles, les îles de la Tortue, Saint-Christophe, Saint-Domingue et Cayenne, pour la plupart avec des navires de moins de 100 tonneaux, avec mention de transport des engagés, mais pas de traite. C'est encore l'époque d'une exploitation agricole des îles par des engagés européens dans le cadre d'une polyculture tabac sucre, mais la chronologie est importante. En effet, la Compagnie des Indes occidentales qui a le monopole sur le commerce antillais à partir de sa création en 1664, après avoir autorisé contre redevance les armements privés à destination des Antilles en 1667, libère complètement en 1671 la route des Antilles (de ce fait elle disparaît en 1674), ce qui a pour conséquence de stimuler l'armement privé français. Cette ambition port-louisienne se situe dans la dynamique nouvelle portée par des ports comme Nantes. Mais l'intendant de Bretagne, Béchameil de Nointel⁹, dresse un bilan d'échec en 1698 : « On prétend que ceux qui ont entrepris quelques fois des voyages des Isles d'Amérique pour y faire le même commerce que les marchands de Nantes et qu'ils n'y ont pas réussi parce qu'ils étaient obligés de tirer de Nantes les marchandises qu'ils y portaient, ils ne pouvaient pas les donner aux Isles à un aussi bon prix que les marchands même de Nantes et n'y en trouvaient par conséquent le débit qu'à leur perte. » Malgré tout, cette orientation préférentielle pour les Antilles se retrouve encore dans quelques armements de plus gros tonnages de deux générations des négociants-armateurs Pezron en 1717-1719 (le *Saint-Jacques*), 1727 (le *Diligent Postillon*) et 1764 (le *Lion d'Or*). Patrick André a répertorié dix voyages vannetais en traite et droiture de 1732 à 1764, mais le répertoire des expéditions négrières françaises au xviii^e siècle de J. Mettas¹⁰ donne treize, et le registre des propriétés de navires de l'amirauté de Vannes indique que des intéressés vannetais sont

7. BUFFET H. F., *Vie et société au Port-Louis des origines à Napoléon III*, Rennes, Éditions Bahon-Rault, 1972, p. 241-243.

8. ANDRÉ P., « Les gagne-petit de la traite : le commerce négrier de Vannes au milieu du xviii^e siècle », dans DAGET S. (dir.), *De la traite à l'esclavage du v^e au xix^e siècle*, Paris L'Harmattan, 1988, p. 347-359; ANDRÉ P., « Vannes et la traite des Noirs au xviii^e siècle », *Cahiers des Anneaux de la mémoire*, n° 11, 2007, p. 113-115. Voir aussi MICHON B., *Le port de Nantes au xviii^e siècle, construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, p. 113-115.

9. JARNOUX P., POURCHASSE P. et AUBERT G., *La Bretagne de Louis XIV. Mémoires de Colbert de Croissy (1665) et de Béchameil de Nointel (1698)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes/Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2016, p. 199-201 et 299-301.

10. METTAS J., *Répertoire des expéditions négrières françaises au xviii^e siècle*, éd. S et M. Daget, Paris, SFHOM, 1978-1984.

présents dans 22 armements. Parmi ces « gagne-petit » de la traite des Noirs et du commerce en droiture vers les Antilles, selon l'expression de Patrick André, quatre noms ressortent : Barthélemy Colas, bientôt correspondant de la Compagnie des Indes à Vannes, Jean François Crozier, et surtout Ignace Advisse Desruisseaux qui bénéficie de la présence à La Martinique d'un cousin Pitault du Martray, et la dynastie négrière Guillo du Bodan sur trois générations, Joseph Ange l'aîné, Jean Vincent, Barthélemy Ange. Cette réussite financière est aussi une réussite sociale et politique quand les deux premiers font l'acquisition, sans aucun doute grâce au profit de la traite, de l'office de maire. Quand en 1747, Joseph Ange l'aîné acquiert l'office de maire, il a déjà financé trois voyages.

En revanche, rien ne semble arrêter le développement lorientais, pas même la fin de la seconde Compagnie des Indes, et la guerre d'indépendance lui ouvre les portes des États-Unis. Dans les années 1786-1788, ce ne sont pas moins de 2 000 à 3 000 navires qui entrent et sortent chaque année dans le port depuis l'océan Indien, l'Afrique, les Antilles, l'Europe du Nord et les ports de la façade atlantique. Le contre-coup est double. Hennebont voit ses exportations de grains asséchées par Lorient marginalisant son trafic, Vannes, victime dans les années 1750-1770, après quelques décennies de conjoncture favorable, des difficultés de sa monoactivité agromaritime, comme les autres ports du golfe, est aspiré par la dynamique des ports de Nantes et Lorient auxquels ils fournissent des flottes de cabotage de service pour les approvisionner et pour redistribuer les marchandises issues du commerce colonial. En 1815, Vannes, les ports du golfe et Lorient entrent dans une situation transitoire jusqu'aux années 1860. À Lorient, la page du grand commerce est définitivement tournée. Le port de commerce est relégué sur les rives aux quais dégradés du chenal envasé du Faouëdic. Son trafic est modeste. À Vannes et dans le golfe, le modèle caboteur renaît avec des flottes de services qui desservent les grands ports de la façade atlantique entre Dunkerque et Bordeaux. Du côté d'Hennebont, c'est l'atonie. Mais dans la rade de Lorient, les petits ports se préparent à entrer dans l'ère des conserveries de sardines. À Lorient c'est le retour à un modèle monolithique mais cette fois maritime militaire qui porte en lui la révolution industrielle du fer et de la machine à vapeur qui va faire de Lorient un des grands pôles industriels bretons. La chance de Lorient c'est que la Marine, étant l'instrument d'une politique interventionniste et coloniale, devait investir pour faire de cet arsenal un outil à la hauteur de ses ambitions. Mais pour les élites locales qui se morfondent dans la nostalgie, le combat pour avoir un port et tenter d'arracher des têtes de ligne transatlantiques est difficile, avec un échec humiliant alors que Lorient rêvait d'un ersatz de Compagnie des Indes et d'une nouvelle ligne à l'exemple de celle ouverte entre 1783 et 1787 entre Lorient et New York. Mais au mitan du XIX^e siècle, l'horizon se dégage à Lorient qui va pouvoir s'appuyer conjointement sur le port

militaire et sur un port de commerce qui peut saisir les opportunités des nouveaux trafics des pondéreux et même devenir un port du chalutage à vapeur ; sur le golfe du Morbihan la grande mutation du cabotage à vapeur semble condamner, malgré de gros efforts, les flottes de caboteurs à voile. C'est dans ce contexte que le manque de renouvellement de la société vannetaise est criant. Sa composition au XIX^e siècle est à l'image de celle du siècle précédent et son économie agricole ne peut guère alimenter un développement industriel alors qu'un grand pôle industriel se développe autour de Lorient, Hennebont-Lochrist, les ports sardiniers et thoniers de la rade. Les générations du premier XIX^e siècle n'arrivaient pas à inventer un avenir différent du passé, une nouvelle élite entrepreneuriale comme à Hennebont va s'engager sur de nouvelles voies qui vont assurer la diversification de l'économie portuaire. Cette réussite économique, quand Vannes et le golfe sont confrontés à une remise en cause de leur modèle économique et sociale pluri-séculaire, s'accompagne d'une divergence politique majeure surtout après le Second Empire. La société vannetaise reste dominée par une élite monarchiste et cléricale quand Lorient devient le pôle républicain morbihannais. Or, dans une Troisième République consolidée, ses élus particulièrement actifs se hissent jusqu'au niveau des ministères et leur action est particulièrement bénéfique pour l'avenir portuaire de la ville. Ce n'est pas nouveau, à d'autres périodes notamment, après 1770 et au début de la révolution, Lorient avait disposé de leaders pour soutenir les ambitions lorientaises.

Mais au-delà de ces trajectoires, c'est la question des pouvoirs qui est au cœur des conflits et des ressentiments. La géographie judiciaire est bien en place sous Louis XIV. Vannes et Hennebont sont les chefs-lieux de toutes les juridictions quand Lorient devient paroisse en 1709 et communauté de ville en 1738. Mais à cette date, c'est l'entreprise Compagnie des Indes qui la porte. Et ses membres sont des hommes de la Compagnie. Il faut donc attendre en réalité après 1770, même si on sent dès l'après-guerre de Sept Ans la volonté d'émancipation d'un monde négociant qui émerge. C'est alors qu'il faut prendre conscience de la grande différence dans le rapport aux institutions entre Vannes, Hennebont, d'une part, et Lorient, d'autre part. L'élite négociante de Lorient, voit dans les institutions des instruments indispensables pour continuer et parfaire son développement. Comment une ville-port mondiale peut-elle être privée de sénéchaussée, de consulat de commerce, d'amirauté, d'ailleurs c'est un reproche que le négoce international lui adresse après 1770. À Vannes et Hennebont, ces institutions sont le socle d'une élite nobiliaire et d'office. Les remettre en cause c'est déstabiliser ces villes et les entraîner dans la spirale du déclin déjà amorcé sur le plan économique. Lorient profite de la guerre d'indépendance pour porter un premier coup fatal. Elle s'engage ensuite dans le combat révolutionnaire pour faire savoir qu'elle est une ville des lumières, politiquement avancée afin d'obtenir ce qui lui manque mais qui lui sera refusé. C'est un

échec grave de voir Vannes et Hennebont conserver leurs positions avec le département et le district. Elle devra se contenter ultérieurement d'un arrondissement, mais avec la préfecture maritime et la chambre de commerce, elle aura d'autres atouts pour continuer son développement économique. Il n'est pas alors inintéressant de noter que c'est dans la seconde moitié du XIX^e siècle que Vannes, capitale administrative non contestée du département et bientôt ville de garnison, prend conscience de la gravité de son effondrement économique et se lance dans des projets maritimes chimériques qui lui font replonger jusqu'à l'origine du « mal », 1666.

Mais revenons sur les grandes étapes, il ne faut surtout pas réduire les rivalités au seul face-à-face Lorient-Vannes. Il faut mesurer que le processus de déstabilisation du territoire commence par l'environnement immédiat de son implantation. Si Lorient devient le premier pôle économique maritime de Bretagne sud, c'est le sentiment de déclin qui domine dans le reste du diocèse, surtout dans l'espace rade, mais quand Lorient dépèce sa paroisse d'implantation, Ploemeur, quand elle se lance dans la conquête des pouvoirs que détiennent les villes préexistantes, Hennebont et Vannes, Port-Louis, quand la ville royale s'émancipe des Rohan et devient le fer de lance de la Révolution contre une monarchie qui l'a créée, son arrogance inquiète, agace, voire révolte.

Il faut attendre la période révolutionnaire pour que le ressentiment devienne une arme politique. Les années 1788-printemps 1790 font illusion et l'ambitieuse Lorient a le sentiment de faire consensus. Ces années cruciales de l'apprentissage d'une nouvelle époque sont celles des grands paradoxes des combats lorientais. Lorient se dit victime des derniers avatars de la monarchie absolue (le port franc et la troisième Compagnie des Indes) alors qu'elle est le produit de l'économie du privilège mise en place par celle-ci un siècle auparavant. Elle est convaincue d'avoir été entendue par cette monarchie gagnée en apparence par les vertus de l'écoute de son peuple et de ses élites bourgeoises, qui lui concède un nouveau privilège, celui de disposer d'un député supplémentaire particulier issu du négoce pour la représenter aux États généraux, dérogeant ainsi au règlement qui fixait à deux la représentation de la sénéchaussée d'Hennebont dont elle relevait. Dès lors, elle construit un discours clair et enthousiaste d'adhésion à la Révolution avec la prétention d'incarner le modèle de la ville révolutionnaire développant une véritable stratégie de communication pour le faire savoir. Dans la réalité, derrière cet affichage, elle affirme une volonté farouche de défendre ses intérêts propres, vitaux, à savoir conserver ses privilèges en restant le seul port français du commerce avec l'océan Indien et acquérir de nouveaux pouvoirs dans la reconfiguration institutionnelle qui se dessine.

Cette ville, qui mettait en avant avec conviction, et peut-être une certaine naïveté, le consensus qui régnait dans sa population et qui croyait pouvoir compter sur le soutien du monde rural exprimé lors des élections

des députés en votant massivement pour son député négociant qui fut aussi bien élu que l'avocat procureur du roi de la sénéchaussée, découvre progressivement, quand il s'agit de procéder à la mise en place des institutions locales (département, district) et de la constitution civile du clergé, qu'elle est isolée et que la fracture est grande entre Lorient et le reste du district et du département. Alors le Lorient révolutionnaire, la cité la mieux informée de Bretagne sud sur les événements parisiens et nationaux, se dit victime d'un complot ourdi par les paroisses rurales et en sous-main par les chefs-lieux conservateurs d'Hennebont et Vannes qui glisseraient de l'antirévolution vers la contrerévolution, obligeant Lorient à devenir le gendarme de la révolution. Elle découvre que la réussite de son implantation n'avait pas effacé les ressentiments et l'incompréhension de son territoire d'accueil. Or ces tensions, qu'elles soient violentes ou larvées, vont marquer durablement les relations entre Lorient, l'arrogante, la moderne, l'éclairée, et le reste du département rural, conservateur et monarchiste, pour devenir une donnée structurelle de la vie politique du département du Morbihan. En effet, c'est le début d'une lecture manichéenne réciproque qui va profondément marquer le jeu politique morbihannais.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le développement économique qui entraîne le triangle Port-Louis-Ploemeur, Hennebont-Lochrist dans une dynamique halieutique et industrielle dans la proximité de Lorient, porté dans les années 1880-1914 par un processus de diversification maritime, atténue ce ressentiment du moins en apparence. A contrario, l'économie maritime vannetaise est en difficulté. Mais plus globalement ce sont deux mondes différents comme l'écrivait en 1994 Bertrand Frelaut :

« Lorient et sa région ce n'est pas seulement deux ou trois fois Vannes en population, c'est une ville vivant selon un autre système économique, politique, bref vivant presque sur une autre planète¹¹. »

Ceux qui incarnent, souvent descendants de familles du siècle précédent, la mémoire du Vannes victime de l'arrogance lorientaise au XVIII^e siècle, réécrivent l'histoire en faisant croire que le golfe du Morbihan avait été initialement choisi par Colbert pour l'implantation de la Compagnie, avant qu'elle ne soit captée ou plutôt détournée au profit de la rade de Port-Louis. Vannes rêve rétrospectivement d'un destin à la lorientaise et des projets chimériques de port de guerre et de commerce fleurissent entre 1865 et 1920. Parallèlement entre 1892 et 1911, les élites vannetaises entreprennent un combat pour arracher la création d'une chambre de commerce différente de celle de Lorient, jouant à l'inverse le scénario de 1782 jamais accepté, quand Lorient avait obtenu un consulat de commerce, mais en 1911 la tentative vannetaise de faire sécession se traduit par un échec.

11. FRELAUT B., « Apogée et déclin démographique », dans LE BOUËDEC G. (dir.), *Histoire du Morbihan, des origines à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1994, p. 303.