

ARCHÉOLOGIE
HISTOIRE LOCALE
PATRIMOINE



2021

BULLETIN & MĒMOIRES

de la Société polymathique du Morbihan

T O M E
• 1 4 7 •

SOCIÉTÉ
POLYMATHIQUE
du MORBIHAN



Sommaire

- 05** **Avant-propos**
Jean-Yves CAVAUD

ACTUALITÉ ARCHÉOLOGIQUE

- 06** **L'actualité archéologique dans le Morbihan**
Christophe LE PENNEC
- 08** **Fouilles préventives (2015) Carnac, Parc Belann**
Sébastien TORON
- 10** **Fouilles préventives (2015) Vannes, avenue Herriot**
Annaïg LE MARTRET
- 12** **Fouilles préventives (2016) Baden, rue du Lannic**
Sébastien TORON
- 14** **Fouilles préventives (2016) Pont-Scorff, Nénijo**
Marine GOURMELON
- 18** **Fouilles préventives (2017) Vannes, rue de Saint-Tropez**
Karine PRÊTRE
- 20** **Fouilles préventives (2017) Vannes, rue de la Tannerie**
Annaïg LE MARTRET
- 22** **Surveillance archéologique (2017) Vannes, place des Lices**
Christophe LE PENNEC
- 24** **Fouilles préventives (2018) Ploemel, ZAC de la Gare**
Annaïg LE MARTRET
- 26** **Moréac, Porh Legal (2019), un atelier de réduction de minerai de fer gaulois**
Muriel MÉLIN
- 28** **Fouilles préventives (2020) Languidic, Coët Mousset**
Sébastien TORON
- 30** **Nouvelles stèles armoricaines inédites dans le Morbihan**
Joël LECORNEC
- 32** **Le *Nouvel Esperandieu***
Jean-Yves ÉVEILLARD

- 34** **Dérestauration de céramiques anciennes au Musée de Préhistoire de Carnac**
Marion PÉREZ-BLEUZEN
- 36** **Musée d'histoire et d'archéologie de Vannes : restauration de dix céramiques en 2019**
Christophe LE PENNEC
- 38** **Vannes, château de l'Herminie : apport de nouvelles archives**
Gérard DANET
- 40** **Vannes, la pierre armoriée de la chapelle Saint-Yves**
François ARS, Gérard DANET

ARCHÉOLOGIE

- 42** **Quéven, un enclos du haut Moyen Âge entre Kerlébaut et le Mourillon**
Aurélié CROWCH

HISTOIRE LOCALE

- 62** **Les seigneuries foncières du pays vannetais et les crises des XIV^e et XV^e siècles**
Brice RABOT
- 78** **Le naufrage du *Saint-Géran***
Jean-Yves LE LAN
- 90** **Louis Le Dauphin (1853-1933), un poète vannetais oublié, ami de Verlaine**
Patrick MAHÉO
- 104** **Le vignoble breton entre tradition et processus de renaissance**
Clémentine CHARMONT
- 118** **Vannes-Monterblanc – L'École militaire élémentaire de pilotage n°27, 1939-1940**
Christian CHAUDRÉ

PATRIMOINE

- 132** **Le musée du Faouët, son histoire et ses collections**
Anne LE ROUX-LE PIMPEC
- 150** **Vers un nouveau musée de la Résistance en Bretagne**
Tristan LE ROY
-
- 166** **Rapport annuel du conservateur des archives et des collections**
Christophe LE PENNEC
- 172** **Vie de la Société polymathique du Morbihan**
Jean-Yves CAVAUD, Annick JOUSSE

Aurélie CROWCHArchéologue, Service départemental
d'archéologie du Morbihan

.....

QUÉVEN

Un enclos du haut Moyen Âge entre Kerlébaut et le Mourillon

Quand le diagnostic constitue
la seule intervention archéologique sur un site...

LES CONTEXTES DE LA DÉCOUVERTE ET DE L'ÉTUDE DU SITE

La commune de Quéven est située dans le sud-ouest du département du Morbihan, à l'ouest de la ville de Lorient (fig. 1). Le contexte archéologique de la commune est riche d'une vingtaine de sites répertoriés à la *Carte archéologique nationale* couvrant un large champ chronologique, du Néolithique à l'époque moderne. Le cadre de l'étude cible le secteur localisé au sud du bourg de Quéven à proximité des communes de Ploemeur au sud, et de Lorient au sud-est. Plusieurs campagnes de prospection aérienne (Bertrand 1991, 1993 ; Bertrand et Ginet, 1994) ont permis la mise en évidence d'un grand nombre d'enclos sur la commune. Une concentration importante de sites se trouve notamment à proximité du ruisseau le Laën. La forte densité d'exploitations agricoles implantées sur cette zone depuis la période gauloise pourrait s'expliquer par la qualité des terres de ce terroir agricole dont la majorité des parcelles sont encore actuellement en culture. « Selon les dires des exploitants qui cultivent ces terrains, la qualité organique de

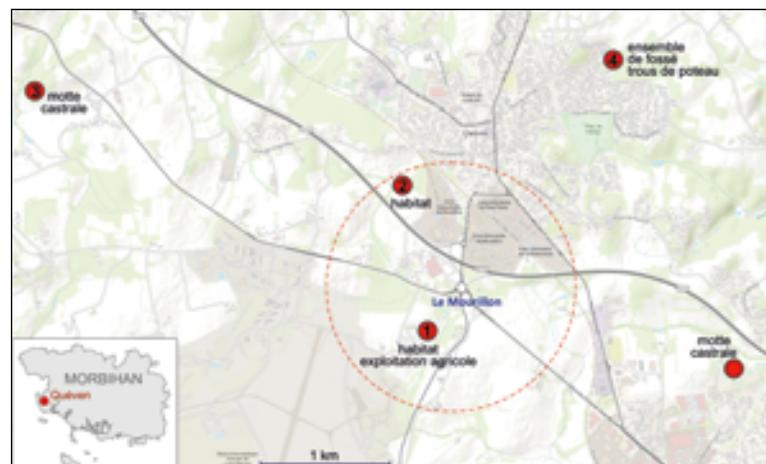


Fig. 1 – Localisation du cadre de l'étude (cercle pointillé). Sites datés du Moyen Âge sur la commune de Quéven, enregistrés à la carte archéologique nationale ; 1, site de Kerlébaut/Le Mourillon ; 2, site de Park an Denved/Zone du Mourillon Ouest ; 3, site de Penquelen ; 4, site de Croizamus/Le Grand Poteau. DAO Christophe Le Pennec. Fond de plan Esri World Topographic Map.



Fig. 2 – Photo aérienne et recalage de l'enclos de Kerlébaut/Le Mourillon (II) sur le cadastre, suite à sa découverte. © Prospection aérienne Roger Bertrand, 1993

leurs sols en font un secteur à haut rendement agricole, parmi les meilleurs des environs de Lorient » (Bourne, 2016, p. 31). L'évolution de la connaissance archéologique par la datation et l'étude des nombreux enclos repérés par prospection aérienne permet d'aborder l'occupation et l'exploitation du territoire de manière diachronique. Le diagnostic qui a permis de caractériser le site localisé entre Kerlébaut et Le Mourillon a été conduit par le service départemental d'archéologie du Morbihan en 2012 (Crowch, 2012) (fig. 2). Il n'a pas été suivi d'une prescription de fouille. Le site a donc uniquement été documenté lors de cette opération, avant la réalisation, peu ou prou à l'emplacement du site, d'un giratoire du projet d'aménagement routier de la RD 163. Outre leur rôle crucial dans la chaîne opératoire de l'archéologie préventive, quel apport de données et quel renouvellement des connaissances les diagnostics réalisés fournissent-ils ? Quels éléments d'information le diagnostic réalisé en 2012 a-t-il permis de rassembler ? Quelles sont les caractéristiques de l'occupation de ce terroir durant la période du haut Moyen Âge ?

Les occupations médiévales de la commune de Quéven dans leur cadre archéologique

Quatre sites médiévaux sont recensés sur la commune (Cf. fig.1). Localisée à l'ouest de la commune de Quéven se trouve la maison forte de Penquelen. Une fouille réalisée en 2010-2011 du site de Croizamus-Le Grand Poteau au nord-est de la ville de Quéven par Benjamin Leroy documente aussi cette période chronologique (Leroy, Lotton, 2012). Sur ce site, des installations médiévales s'implantent au sein d'un bâtiment gallo-romain et s'accompagnent de réfections de l'existant. Cette réoccupation au début du Moyen Âge semble liée à la métallurgie du fer. Aux abords du ruisseau le Laën, se localisent les deux autres sites médiévaux connus sur la commune, attribués au haut Moyen Âge. Le premier site de Kerlébaut, qui fait l'objet de cette publication, a été repéré en prospection aérienne en 1993 à proximité de la partie haute du ruisseau Le Laën par Roger Bertrand. La déclaration du site sous le nom de « Le Mourillon II » est associée aux parcelles 38 et 39, 40 et 42 de la section AE du cadastre de 1980 (fig. 2). Une attribution possible à la Protohistoire est, à l'époque, proposée. Il est décrit comme : « Portion d'enclos à fossé paracurviligne à 300 m

VANNES-MONTERBLANC

L'École militaire élémentaire de pilotage n°27, 1939-1940

Chemin vers la France libre

L'aérodrome de Vannes-Meucon, en réalité installé sur le territoire de Monterblanc, ne brille pas par sa célébrité dans le ciel de France. Modeste aujourd'hui, il l'était déjà hier à plus d'un titre d'ailleurs, mais si sa discrétion peut surprendre il est cependant une période historique où il s'est distingué : juin 1940, l'heure des choix, avec pas moins de 19 élèves-pilotes rejoignant la France libre à Londres.

Il n'est alors pas le siège d'une base aérienne, comme Rennes ou Nantes, il se situe simplement dans la trajectoire normale, logique d'un terrain de complément, de soutien, annexe en somme des bases principales. Mais comment un lieu aussi discret a-t-il pu créer les conditions de départ d'autant d'aviateurs, et pourquoi cet épisode de la grande histoire de la France libre a-t-il pu rester si longtemps méconnu ? Après un chapitre portant sur la création du terrain puis la naissance de l'Aviation populaire, un second s'attachera à montrer comment une école élémentaire de pilotage, la n°27, s'implante alors sur le site puis réagit face à la débâcle de juin 1940.

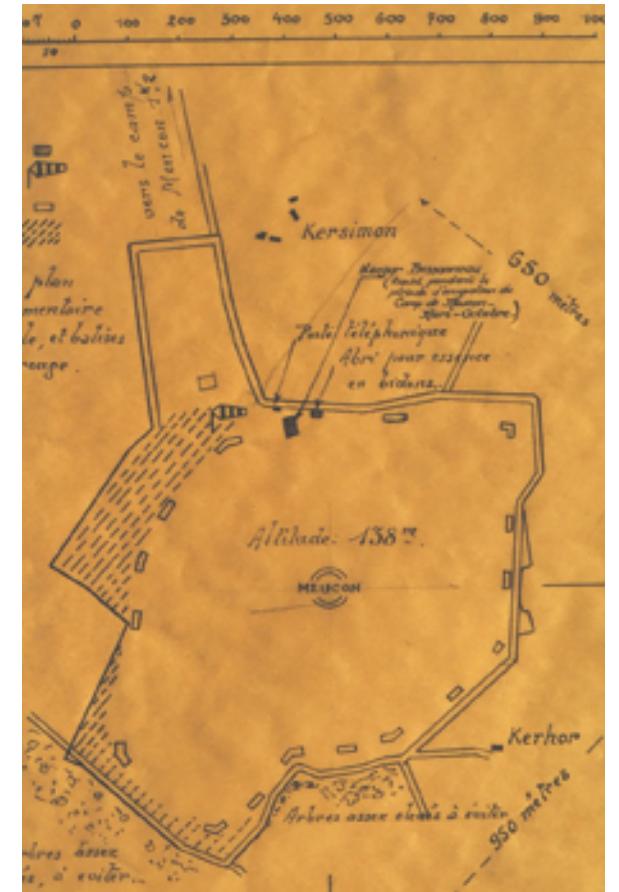
Sa naissance mérite d'être étudiée en préambule : liée à la reconnaissance aérienne de deux régiments d'artillerie de Vannes, l'avion, dès 14-18 devient un excellent vecteur de précision : il peut être utile de savoir où l'on tire... Période de guerre qui curieusement voit l'aviation militaire américaine s'installer sur un espace bien différent, plus au nord que le terrain actuel, vers Locmaria-Grandchamp. Une deuxième phase, toute pacifique, le

voit presque abandonné par l'aviation militaire française au profit de passages épisodiques d'avions de tourisme, période qui devient plus active avec à la création de l'Aéro-club en 1935, mais il faut attendre 1937 et des menaces de guerre de plus en plus précises avec l'Allemagne pour que l'activité du terrain soit dynamisée par la création d'une Section d'Aviation Populaire. Certes bien courte dans le temps, l'histoire de cette EEP n°27, d'octobre 1939 donc à juin 1940 se révèle tout à fait représentative des formations suivies alors dans les 35 écoles similaires existant sur le sol de la métropole et dans les colonies... et peut constituer la seconde partie de cette étude. Mais l'Exode de 1940 par contre, révèle une étonnante diversité de situations : les élèves-pilotes se trouvent face à des situations de fuite similaires, mais réagissent très différemment. C'est certainement cette étonnante variété de choix, de dilemmes, de situations dramatiques qui donnent à l'étude de cette école tout son intérêt, et sera abordée en une troisième et dernière partie. N'est-il pas temps, 80 ans après, de tenter de comprendre ce moment charnière dans l'histoire de France, à tra-

vers un cas d'école justement, celui de l'EEP 27 de Vannes ? Et de rendre ainsi hommage à ceux qui ont choisi la France Libre dans la précipitation parfois, dans la lucidité et une claire conscience des risques aussi.

Les premières activités aériennes sur Meucon-Monterblanc sont liées à la présence d'un camp militaire important et d'un champ de tir pour artillerie. Si les Américains se voient proposer en 1918 des terrains mitoyens, plus au nord du camp français, et y installent très vite des dizaines de baraquements, et une logistique considérable, il faut aussi prendre en compte l'existence d'une ligne de chemin de fer local, à écartement réduit d'un mètre certes, inférieur au standard britannique donc européen du 1,43m, mais d'une importance capitale pour tout mouvement de troupes certes, et surtout de matériel, d'obus... qui contribue incontestablement au développement des infrastructures dans cette partie éloignée de la ville de Vannes, située à 12 km.

Le décret du 17 novembre 1924 déclare d'utilité publique l'acquisition de diverses parcelles de terrain plus au sud afin de réaliser un aérodrome apte à recevoir des avions d'observation, toujours pour guider l'artillerie. À la date du 10 septembre 1927, l'ensemble acquis monte à 69 hectares 62, situés à une altitude moyenne de 138 mètres¹. Les dimensions du terrain sont ainsi de 950 sur 650 mètres, en herbe évidemment, à 8 km à vol d'oiseau de Vannes. En janvier 1933, l'équipement de ce terrain se révèle spartiate : un seul hangar Bessonneau de 30 mètres sur 26, bâché uniquement aux beaux jours, un abri pour essence en bidons, même pas de citernes, et un poste téléphonique, pas de quoi rêver donc en absence d'une électricité qui n'arrive que fin 1939, et de conduite d'eau. Les Fêtes aériennes sont déjà l'occasion de déplacements complets d'escadrilles venues



Plan du terrain d'aviation de Meucon, janvier 1933 : il se situe plus au sud que celui créé par les Américains en 1918.



Détail du plan de 1933 montrant le peu d'installations fixes alors présentes.

la France Libre, promotion logiquement partie deux à trois mois après, fin décembre-début janvier. Puis une promotion Z de 25 élèves, arrivée certainement début janvier, dont d'ailleurs la plupart des membres, 19, part ensuite sur l'EEP 25 de Saint-Brieuc, soit souvent vers le 10 mars 1940. Albert Escats, ancien élève du collège Jules Simon, et ancien membre de la SAP de Vannes-Meucon est présent parmi eux, mais lui part sur l'École Auxiliaire d'Angers le 10 mars. Ce chiffre de 25 correspond aux informations citées dans le rapport du 6 février : 26 élèves présents sont de la promotion Z et 13 de la A. Ces treize de la A apparaissent sur la fiche de synthèse comme arrivés : 8 le 6 janvier 1940, puis 5 le 1^{er} février. Les deux textes se croisent et permettent donc d'établir les mouvements généraux des élèves, ce qui n'est pas contradictoire avec certaines exceptions : élèves abandonnant l'école ou au contraire ayant un niveau « civil », leur brevet notamment, en arrivant à l'école militaire et qui par leur maîtrise restent peu et sont orientés assez vite vers une École Auxiliaire. Mais au-delà des chiffres, et des généralités, quelle est la vie quotidienne sur ce terrain de Vannes-Monterblanc ? Que pouvons-nous connaître des espoirs, des aspirations, des rêves de ces jeunes gens volontaires, mais issus de milieux sociaux si différents ?

Le journal de Robert Arquéros représente certainement la source écrite la plus détaillée concernant cette vie de tous les jours. Ce long passage rend bien compte de la formation d'un esprit de groupe.

« Dès que le conflit éclate, je m'engage dans l'armée de l'Air comme élève-pilote. Cette arme matérialise à mes yeux, le mariage du sport et de la chevalerie... Dès mon incorporation à Tours, je me rapproche d'engagés qu'au hasard de conversations je découvre désireux de se couvrir de gloire. Plus tard, en école de pilotage, près de Vannes, je cherche la compagnie de moniteurs au passé glorieux. Certains ont combattu dans la chasse en 1918. Une équipe de copains se forme... L'école de pilotage nous reçoit au premier trimestre 1940. Nous nous initions sur de petits appareils, Lucioles, ou Cri-Cri, doués d'une grande stabilité pouvant encaisser sans dommage les bêtises des

jeunes apprentis pilotes. L'instruction militaire et l'enseignement technique se poursuivent simultanément. Je m'intéresse à la météorologie et au tir. Le camp se trouve à dix kilomètres de la cité vannetaise où nous passons nos moments de loisirs. Parfois rentrant de nuit à pied, nous nous mettons en rangs serrés pour abriter et encadrer ceux qui s'assoupissent. Il m'arrive ainsi de parcourir des kilomètres en dormant ».

Cet extrait des mémoires de Robert Arquéros⁸ illustre bien l'ambiance régnant dans cette modeste école. Il raconte ensuite une échappée à Paris entre copains, et sans permission, escapade qui est découverte, leur voiture tombant en panne ils ne peuvent être à l'appel du lundi matin... mais ils continuent malgré leur punition de voler et de préparer la deuxième partie du brevet civil, épreuve annulée ensuite, les Allemands approchant dangereusement de Rennes. Des photos témoignent bien de cette amitié, de cette fraternité. Photos publiées dans le livre de Robert Arquéros, ou bien présentes dans les archives de Roger Vinet, de Quiberon, ou de Pierre Marchant, venu de Berck. Photos des jours heureux, beaux témoignages de ces garçons fiers d'immortaliser ces moments uniques.

Combats et exode : la remise en cause

Avec la guerre « réelle » débutant par l'attaque inattendue du 10 mai 1940, sur la Belgique-Hollande, et le Luxembourg puis Sedan, les écoles de pilotage semblent continuer leurs activités en toute sérénité. En réalité, très vite, le ministère de l'Air réagit face aux reculs et la capture du corps de bataille français avec la chute de Dunkerque. Afin de libérer les terrains d'aviation qu'elles occupaient en Normandie et Région parisienne, certaines écoles élémentaires sont, dès le 17 mai, déplacées en Bretagne notamment. Selon le Lt. colonel Germain, chef d'état-major de la 2^e subdivision aérienne dirigée par un Vannetais, le général Emile Muiron, ce repli peut d'ailleurs être le prélude à un déménagement total de toutes ces écoles, et donc de celle de Vannes, vers Brest puis l'Afrique du Nord. Les 18 et 19 mai, le repli des



écoles de Normandie vers la Bretagne s'effectue par deux moyens différents, c'est-à-dire par air et en convoi au sol, l'évacuation des EEP d'Evreux, de Bernay, d'Alençon notamment. L'école 21 de Bernay, dirigée par le lieutenant Longuet,

Pierre Marchant devant une Luciole, biplan typique des entraînements des pilotes militaires.

Pierre Marchant, 1938 à Berck, avant de se replier à Vannes-Meucon en octobre 1939.



Anne LE ROUX-LE PIMPEC

Directrice du musée du Faouët

Le musée du Faouët son histoire et ses collections

Aux XIX^e et XX^e siècles, les peintres ont été nombreux à fréquenter la Bretagne et divers ouvrages sur le sujet ont été édités depuis les premiers travaux de Denise Delouche¹ sur les peintres de la Bretagne². Beaucoup de communes bretonnes ont accueilli des peintres et dessinateurs et ce, dès la fin de la première moitié du XIX^e siècle. Il suffit de consulter la liste des envois aux Salons – recensés par la bibliothèque du musée d'Orsay³ – faits par ces voyageurs de la première heure. Une simple recherche par mot-clé comme par exemple le nom de la ville permet de constater l'ampleur de ce phénomène de fréquentation, même si certains artistes n'identifiaient pas précisément le lieu ou alors l'orthographiaient mal.

Dès le milieu du XIX^e siècle, des artistes inscrivent Le Faouët comme étape dans leur périple breton mais s'y arrêtent essentiellement pour son patrimoine à une époque où la redécouverte des monuments est en vogue. Les premiers découvreurs, essentiellement dessinateurs et lithographes, illustrent des recueils dans lesquels les richesses architecturales de la France sont inventoriées et décrites, même si la Bretagne présente une particularité supplémentaire pour ces dessinateurs dans la diversité des costumes d'un « pays » à l'autre. Ces véritables inventaires s'inscrivent dans le courant romantique à la recherche des monuments oubliés du passé. Les représentations qui en sont faites sont fidèles même si les personnages qui animent ces estampes sont parfois en décalage, tant dans les proportions que dans les

costumes. Ces recueils, bien que tirés à très petit nombre d'exemplaires⁴, ont joué un rôle probable dans la diffusion de ces images d'une Bretagne aux richesses monumentales nombreuses et incité des voyageurs et des peintres à la recherche de romantisme à venir en Bretagne.

Au Faouët, les chapelles Sainte-Barbe et Saint-Fiacre du XV^e siècle et les halles du XVI^e siècle sont leur principale source d'inspiration même si quelques-uns, comme Hippolyte Lalaisse (1810 - 1884), représentent le costume local (fig. 1). Au cours de l'été 1843, Lalaisse fait étape au Faouët lors de son premier tour de Bretagne pour dessiner les différents costumes et s'intéresse notamment à l'habit masculin⁵, représenté



Fig. 1 – Lalaisse, Homme du Faouët, 1844-1846. Coll. musée du Faouët

de face et de dos et mis en couleur à l'aquarelle ; quelques annotations complètent le dessin ainsi qu'un croquis de la ceinture. La vue de dos est retenue pour être lithographiée dans l'album de *La Galerie armoricaine (1844-1846)*, sous le numéro de planche 19 et est placée dans un paysage du goût romantique de l'époque. Cet ensemble masculin est composé : « d'une veste, en laine les jours de fête, en toile de chanvre la semaine. Cette veste était caractérisée par un empiècement dans le dos, d'où partaient onze raies piquées (*chupenn kognet*) ; d'une culotte (*bragoù berr*) de laine noire avec, sur les côtés, le long du pli de la couture, des broderies en fil d'argent – cette culotte, de toile pour la semaine, était retenue par une large ceinture de cuir (*gouriz ler*) à boucle de métal ciselé – ; de guêtres (*chauchen*) qui recouvraient les jambes et non les chaussures – au Faouët, elles étaient en tissu rouge brodé de fil d'argent avec une rangée de boutons sur les côtés extérieurs – ; d'un large chapeau en feutre entouré d'un ruban de velours retenu par une boucle [...] ; d'une chemise en toile de chanvre qui comprimait le corps comme un fourreau [...] »⁶

Ces premiers découvreurs vont être suivis au début des années 1860 par les paysagistes romantiques. Ces peintres se déplacent souvent avec leurs élèves dans les mêmes lieux ou alors à quelques années d'intervalle. Léon-Germain Pelouse (1838-1891) fut l'un de ceux-là. Deux de ses élèves, Louis-Julien Télinge (1842-1898) et Léon Joubert (1851-1928) font des envois au Salon de tableaux réalisés sur les mêmes communes que ceux exposés par leur maître, et notamment Pont-Aven en 1877, mais aussi cinq ans plus tard Le Faouët. Un autre peintre paysagiste, Emmanuel Lansyer (1835-1893), rencontré à Douarnenez, leur a peut-être conseillé le détour par Le



Fig. 2 – Publicité pour l'hôtel de la Croix d'Or. Collection particulière

Faouët que lui-même a fréquenté dès novembre 1864.

La fréquentation par les peintres de plusieurs lieux artistiques s'accroît dans les décennies de la seconde moitié du XIX^e siècle avec le développement du chemin de fer, favorisant l'accès aux villes côtières ; Quimperlé est desservie dès 1862, Concarneau en 1883 et Pont-Aven en 1903. L'image d'une Bretagne maritime succède ainsi à l'image d'une Bretagne paysanne durant la décennie 1880⁷. Les représentations des côtes escarpées, sous temps clair, venteux ou orageux, animées de

figures de pêcheurs, femmes et enfants sont préférées aux scènes champêtres.

Encore préservée jusque vers le début des années 1880, la Bretagne connaît alors un développement du tourisme et l'arrivée des peintres en nombre dans certaines colonies artistiques qui émergent (fig. 2, 2 bis, 3). Certains voyageurs constatent même que les modèles sont là pour prendre la pose notamment à Pont-Aven. En 1909, dans *The Bretons at home*, Frances Gostling, écrivaine britannique, remarque également cette évolution pour Le Faouët entre son premier et son second voyage. Une meil-

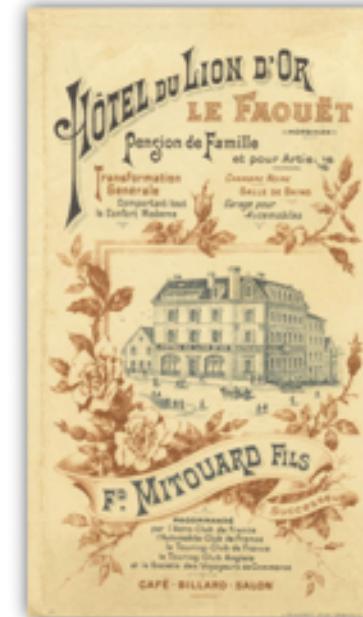


Fig. 2bis – Publicité pour l'hôtel du Lion d'Or. Coll. particulière



Fig. 34 – Arthur Midy (1877-1944)
Le Vieux Breton place des halles, Le Faouët, vers 1914
Huile sur toile – 128 x 165 cm. Collection musée du Faouët



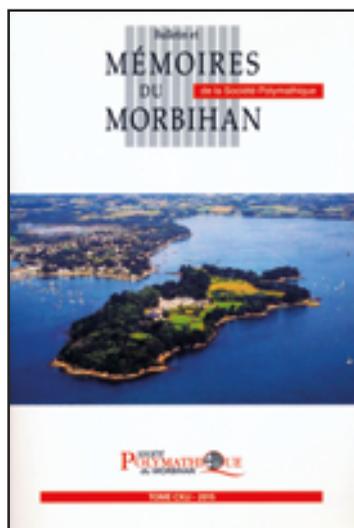
Fig. 35 – Henri Barnoin [Henri-Alphonse Barnouin, dit] (1882-1940).
Sortie de messe au Faouët, vers 1928.
Huile sur toile – 54 x 65 cm. Legs de Mme Le Fourn-Auffret au musée du Faouët



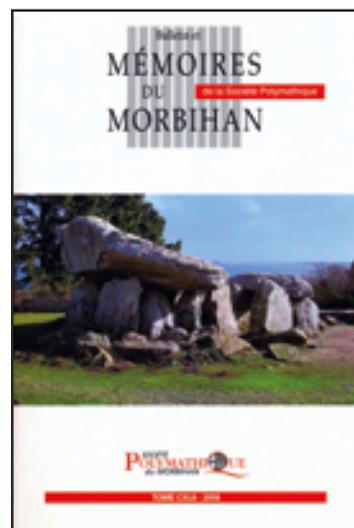
Fig. 36 – Sydney Lough Thompson (1877-1973). Les Halles, Le Faouët, vers 1912.
Huile sur panneau – 33 x 41 cm. Collection musée du Faouët

Les derniers volumes

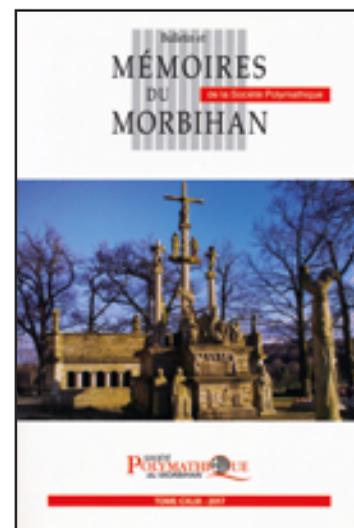
2015



2016



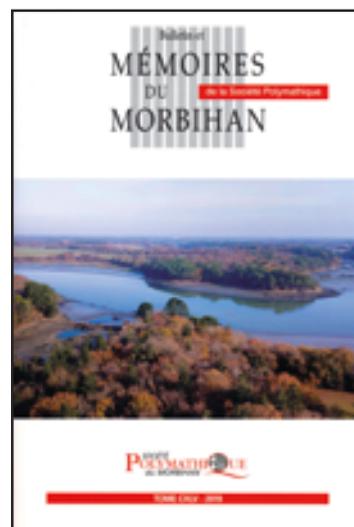
2017



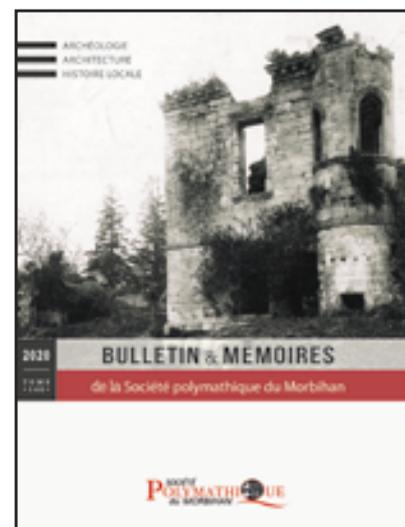
2018



2019



2020



La Société polymathique du Morbihan (SPM) est la plus ancienne société savante de Bretagne. Fondée à Vannes en 1826, par quelques érudits, elle œuvre depuis près de deux siècles dans l'étude, la sauvegarde et la valorisation du patrimoine naturel et historique du Morbihan. Depuis 1857, elle publie un volume annuel comprenant diverses contributions dans les domaines de l'archéologie, de l'histoire locale ou régionale, de l'architecture, du patrimoine et des sciences humaines ou de la Terre.

L'an dernier nous avons décidé de faire évoluer le mode d'édition du tome 146 du Bulletin et Mémoires : impression numérique, tout en couleurs, format plus grand et mieux adapté à la publication des recherches des contributeurs. Les illustrations, tels les plans et photographies, y trouvent toute leur place. Un succès ! La commission des Publications a entériné ce choix pour les années à venir.

**Vous souhaitez adhérer
à la Société polymathique du Morbihan,
contactez-nous !**

Par mail
polymathique@orange.fr

Par courrier postal
Société polymathique du Morbihan
4, rue Noé
56000 Vannes