

LE PORT ET L'ARSENAL DE LORIENT EN 1793

Sébastien NOFFICIAL

*Titulaire d'un master 2 en Histoire à l'Université de Bretagne Sud,
sous la direction de M. Gérard LE BOUËDEC.*

Le 1^{er} février 1793, la France révolutionnaire déclare la guerre à la Grande-Bretagne. Cet événement entraîne le pays dans une guerre maritime qui nécessite la mobilisation de ses ports, militaires en particulier. Parmi ceux-ci, le port de Lorient, élevé au rang de port militaire au cours de l'automne 1791 et auparavant attaché à Brest. La situation dans ce port, comme dans les autres ports militaires, est alors influencée par deux événements de la fin du siècle : la guerre d'Indépendance américaine dans laquelle la France est intervenue et qui s'est terminée dix ans auparavant ; la Révolution Française qui, depuis 1789, désorganise en profondeur la marine militaire.

Possession de cette marine depuis 1770, le port et l'arsenal de Lorient s'affirment au cours de la guerre d'Amérique comme une base annexe du port de Brest¹. Au début du conflit, les responsabilités lorientaises se limitent à la préparation des navires de transport pour les convois partant de Brest, l'Etat se tournant principalement vers la construction navale privée pour la commande de quelques bâtiments à Lorient. Seules deux frégates sont ordonnées et construites par l'arsenal de Lorient entre février 1778 et mars 1780. Cet arsenal connaît un regain d'activité jusque novembre 1782 : deux frégates et un vaisseau de 74 canons sont ordonnés et construits. Suite à cela, trois nouveaux vaisseaux sont commandés à Lorient qui, devant la fin de la guerre et ses propres difficultés, suspend le chantier. Après la guerre d'Amérique, la marine française s'engage dans des réformes impulsées par le ministre d'alors : de Castries. Celles-ci réorganisent la construction des vaisseaux et frégates sur des plans standardisés. Trois types de vaisseaux sont retenus : ceux de 118, de 80 et de 74 canons. Concernant les frégates, trois types sont également retenus, dénommés par le calibre des canons qu'elles embarquent : celles de 24, de 18 et de 12. Ces réformes impulsent dès lors un rythme de construction continu dans les ports.

A partir de 1789, la Marine doit faire face aux troubles de la Révolution alors qu'elle apparaît aux yeux des révolutionnaires comme une institution conservatrice des anciennes valeurs². De 1789 à 1793, révoltes, conflits, crises et mutineries secouent les ports et les escadres, à Brest et à Toulon en particulier. Dans ces deux principaux ports, les nouvelles élites municipales surgies au cours de l'été 1789 imposent leur autorité face à la Marine et au gré des événements. Face à la pression sociale qui s'exerce à leur encontre ou bien par conviction anti-révolutionnaire, une grande partie des officiers de Marine émigrent. La

¹ LE BOUËDEC (Gérard), *Le port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la Marine cuirassée*, 4 t., Paris, librairie de l'Inde, 1994, 782 p.

² ACERRA (Martine) et MEYER (Jean), *Marines et Révolution*, Rennes, éditions Ouest-France, 1988, 285 p.

situation s'aggrave encore par la politique religieuse de Paris qui isole les ports-arsenaux, Brest et Lorient en particulier, de leurs campagnes. Le problème des salaires en retard ou non versés rend la situation explosive. En 1792, la Marine est en état matériel et moral de délabrement relatif.

Dans ce contexte, le port de Lorient doit assumer son nouveau positionnement hiérarchique au gré de la guerre contre la Grande-Bretagne. Pour cela, la mobilisation du port et de l'arsenal est triple : matérielle, stratégique et humaine.

La mobilisation matérielle

Lorient doit fournir un certain capital naval et militaire opérationnel à la Marine. Pour cela le port doit augmenter le nombre d'unités navales, leur permettre de partir en mer et enfin d'y rester un temps maximal.

Construire et acquérir

Lorient, comme les autres ports militaires, se trouve depuis les réformes de Castries en 1786 dans une dynamique de constructions continues et régulières. A la fin de l'hiver, deux cales de constructions sont occupées à Lorient : la première par la construction d'un vaisseau de 74 canons, le futur *Tyrannicide* ; la seconde par celle d'une frégate de 32 canons de calibre 12, future *Insurgente*. A ce contexte déjà actif s'ajoute un programme de construction édicté par la Convention Nationale à Paris dès le 13 janvier, en prévision d'une guerre contre l'Angleterre. Ce programme prévoit la construction à Lorient de deux vaisseaux de 74 canons, de deux frégates, d'une corvette et d'une gabarre³. Avec 6 navires à construire sur un total de 65 en France, l'arsenal du Scorff doit donc participer à l'effort de construction navale à hauteur de 9 %. L'arsenal connaît dès lors deux axes d'activité : la mise à l'eau des bâtiments sur cale à la fin de l'hiver d'une part, la mise sur cale de nouveaux navires d'autre part. Il en résulte le lancement de l'*Insurgente* le 27 avril, et celui du *Tyrannicide* le 28 juin. La mise en œuvre du programme de construction démarre au mois de mai avec la mise sur cale des deux vaisseaux de 74 canons programmés. Le 12 juin, le ministre de la marine rectifie le programme de construction en remplaçant une des deux frégates par un troisième vaisseau de 74 canons. L'ordonnateur Gautier, administrateur de la Marine à Lorient, fait ainsi débiter la construction de ce vaisseau dès la fin de ce mois. Quant à la corvette et la gabarre à construire par l'arsenal, le ministre de la marine les donne finalement à construire au négociant lorientais Arnous à la mi-juin, avant d'ordonner au port d'acheter directement une flûte déjà construite⁴. Ainsi, des constructions ordonnées à Lorient, il ne reste plus au début de l'été 1793 qu'une frégate à débiter. Celle-ci est mise sur cale en octobre. Parallèlement, le port doit se charger d'acquérir d'autres unités navales plus légères. Pour cela, il se tourne vers le commerce local.

Les offres de bâtiments du négoce pour la Marine sont nombreuses à Lorient, cela étant probablement plus dû à la recherche du profit qu'au patriotisme au vu de l'état de certains navires proposés. Les offres sont faites dès les premiers mois de la guerre : près de la moitié des 33 navires proposés par le commerce de Lorient en 1793 le sont en février et mars. Ces offres sont principalement le fait des deux négoce les plus importants sur les bords du Scorff : celui d'Arnous qui propose neuf navires et celui de la Compagnie des Indes qui en propose six. Parmi ces 33 bâtiments proposés, neuf sont achetés par la Marine à Lorient au cours de transaction pouvant parfois durer plusieurs mois. Mais il existe également trois autres formes d'acquisition de navires : la prise de bâtiments ennemis, l'affrètement de

³ Service Historique de la Défense (SHD), département Marine, Lorient, 1E4, vol. 141, fol. 238.

⁴ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 145, fol. 1 et 63.

navires privés et la réquisition de ces mêmes navires. Si le port ne semble pas affréter de navires privés, trois prises sont incorporées par la Marine à Lorient : la *Betsy*, corsaire de Guernesey pris le 23 mai et acquis par la Marine dès la mi-juin ; le *Henry*, de Guernesey lui aussi, pris le 25 mai et incorporé en même temps que la *Betsy* ; le *Tough*, pris le 3 septembre et acquis par la Marine en octobre. De plus, la Marine réquisitionne des bâtiments privés à plusieurs reprises au cours de l'année à Lorient. Cinq navires sont réquisitionnés jusqu'à octobre⁵. Mais c'est principalement à partir des lois du 29 septembre et du 4 octobre 1793 que les acquisitions de cette forme s'opèrent. Ces lois décrètent la réquisition des objets propres à la Marine puis de tous les bâtiments de commerce propres au service militaire. Nous n'apercevons toutefois que les prémices de cet effort à Lorient au cours desquelles cinq navires sont réquisitionnés en deux mois, octobre et novembre⁶.

Armer et réparer

De même que les activités de construction, les activités d'armements sont impulsées par Paris et par le décret du 13 janvier 1793. Celui-ci ordonne à Lorient d'armer quatre vaisseaux de 74 canons, trois frégates, trois corvettes et sept unités plus légères. En pratique, la majeure partie des bâtiments rattachés à Lorient est armée au printemps 1793, soit les vaisseaux l'*Audacieux*, le *Jean Bart* et le *Trajan*, la frégate la *Nymphe*, l'avisos le *Larck* et les flûtes le *Dromadaire*, la *Société*, le *Suffren* et le *Tigre*. Mais le port arme également des navires qu'il acquiert au même moment. En particulier, une dizaine de chasse-marée sont armés au printemps pour pallier aux manques matériels du port⁷. Finalement, dès le printemps, Lorient assure la majeure partie des armements ordonnés: trois vaisseaux sur quatre et deux frégates sur trois sont armés, deux flûtes sont en mer sur une seule ordonnée et quinze avisos sur sept ordonnés sont prêts. Seul bémol, parmi les trois corvettes devant être armées à Lorient, aucune n'est préparée au cours de l'année. Le rythme s'apaise donc après le printemps. Jusqu'à la fin novembre, seuls trois navires – de taille modeste – sont armés, tous trois à la fin septembre : les flûtes l'*Espérance* et la *Ville de l'Orient*, qui ont été achetées à des négociants lorientais et la corvette-avisos la *Betsy*, prise incorporée à la Marine à la fin du printemps.

Une fois armés, certains bâtiments doivent parfois subir des réparations en cours de mission afin de rester opérationnels. Il en existe deux types principaux. La refonte d'un bâtiment consiste à « *le reprendre et pratiquement le reconstruire* »⁸. Le radoub est l'« *Action qui consiste à réparer un navire. Cette réparation peut être effectuée dans une forme dite alors “forme de radoub” ou dans un bassin dit “bassin de radoub” (muni d'une porte flottante). Le navire y entre à marée haute. La forme vidée, les ouvriers descendent par des escaliers afin d'approcher la carène du bâtiment* »⁹. Lorient n'opère de refonte que pour un seul bâtiment, la flûte le *Dromadaire* à partir d'avril et un seul navire subit des travaux de radoub dans cet arsenal où il n'y a pas de bassin : la frégate la *Nymphe*, de retour des Antilles début février et jusqu'à début mai. Lorient n'opère donc pas beaucoup de réparations importantes. Les navires ayant besoin d'être refondus ou radoubés sont en général envoyés à

⁵ Le lougre le *Chargeur* en avril, le lougre ou chasse-marée le *Loi* en mai, la flûte le *Miromesnil* en juillet et le côtre l'*Actif* en septembre.

⁶ Un vieux navire de 250 tonneaux appartenant au négociant Puchelberg, un navire neuf de 200 tonneaux propriété de Quinard, l'*Heureuse Entreprise* des citoyens Dufichol et Laguerre et les navires l'*Assemblée Nationale* et le *Condé*.

⁷ Parmi lesquels le *Chargeur*, l'*Egalité*, la *Liberté*, la *Loi*, la *Poule Noire*, le *Pathiste*, l'*Espérance*, l'*Oiseau*.

⁸ VERGE-FRANCESCHI (Michel), *Dictionnaire d'histoire maritime*, 2 vol., Paris, éditions Robert Laffont, 2002, 750 et 810 p.

⁹ *Idem*, « Radoub ».

Brest. Les réparations opérées sur les bords du Scorff au cours de l'année concernent davantage de petits que de gros travaux. Sur l'ensemble de l'année, le port accueille généralement entre un et trois navires en réparation en même temps. Seules périodes d'exception : de fin juin à début juillet, période pendant laquelle quatre navires sont en réparation ; de la mi-juillet à la mi-septembre, période pendant laquelle aucun navire n'est en réparation.

Soutenir et approvisionner

Le soutien opéré par le port de Lorient concerne, au-delà des unités isolées armées et avitaillées au port, les divisions et armées navales croisant au sud de la Bretagne. La division des côtes du Morbihan et de la Vendée est née face à l'insurrection de l'Ouest de la France. Son action est liée à celle de l'armée navale de Morard de Galles. En fait, il semble que cette division n'aurait jamais dû exister et se rendre en baie de Quiberon : les deux premiers vaisseaux qui la constituent, le *Jean Bart* et le *Trajan* armés à Lorient, reçoivent l'ordre en février de rejoindre l'armée navale qui se constitue à Brest. Deux éléments changent la donne : l'insurrection de la Vendée, de la Loire Inférieure et du Morbihan, qui nécessite la croisière d'une division le long des côtes pour empêcher tout contact entre Anglais et insurgés ; le retard pris par les armements aussi bien à Lorient qu'à Brest et qui oblige la Marine à improviser avec les moyens dont elle dispose dans l'immédiat. La division est créée par l'ordonnateur de Lorient, Gautier, qui réunit quatre vaisseaux partis de Brest pour Lorient aux deux vaisseaux armés dans son port – le *Trajan* et le *Jean Bart* – sous le commandement de Villaret de Joyeuse. La division ainsi improvisée et approuvée par le ministre de la Marine part de suite pour la baie de Quiberon. Malgré l'autonomie de la division, Lorient joue un rôle central pour celle-ci, étant le port le plus proche du théâtre d'opération de la division : le port morbihannais fournit le commandant et assure le relais pour les communications entre Villaret-Joyeuse et Brest et Paris. La composition de cette division varie énormément au cours de l'année 1793, dépendant à partir de la fin du printemps de l'armée navale de Brest. Celle-ci ponctionne ou ajoute régulièrement des navires à cette division qu'elle incorpore à son commandement. Cette armée navale est réunie dans la rade de Brest au printemps 1793. Durant le mois de juin, les bâtiments quittent la rade, mais également Rochefort – et Lorient pour le cas d'une frégate – pour la baie de Quiberon où opère déjà Villaret-Joyeuse, sous le commandement de Morard de Galles. Parmi les dix-sept vaisseaux et les onze frégates qui composent l'armée, deux vaisseaux et une frégate sont rattachés à Lorient : l'*Audacieux*, le *Jean Bart* et la *Sémillante*.

Lorient approvisionne toutes ces unités navales de deux manières. L'avitaillement des navires armés au port semble être réalisé en quantité relativement suffisante, aucune source n'affirmant le contraire. Toutefois, cela s'effectue dans les limites matérielles du port, comme l'écrit au ministre de la Marine le commandant des armes Coeuret de Secqville, le 24 mai¹⁰. Quant au soutien de la division de Villaret-Joyeuse puis de l'armée navale de Morard de Galles, Lorient ne réussit que très difficilement à assurer le ravitaillement de ces regroupements navals. Entre fin juin et début juillet, Lorient assure un premier ravitaillement de l'armée navale pour deux mois de vivres. Fin août, le port ravitaille une seconde fois Morard de Galles qui rentre finalement sur Brest fin septembre. Le port morbihannais soutient également les unités en mer sur un plan que nous pouvons qualifier de sanitaire, en l'occurrence l'accueil des malades et des prisonniers. Sur ce sujet, l'activité de Lorient est liée, ici encore, à la proximité des groupes navals de Villaret-Joyeuse et de Morard de Galles.

¹⁰ SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 24, fol. 148 et 149.

Ce soutien est finalement une suite de débarquement : un premier contingent de malades est débarqué à Lorient par Villaret-Joyeuse fin avril¹¹. A la mi-mai, ce même Joyeuse débarque entre 100 et 120 malades à Auray, dans le département maritime de Lorient¹². Le 2 juillet, l'armée navale de Morard de Galles débarque 45 malades¹³. Ces débarquements posent le problème des responsabilités des ports de Brest et de Lorient sur les hôpitaux du Morbihan. Après le débarquement de Joyeuse à Auray, Brest finance les besoins de l'hôpital de cette ville pour y faire face. Le 1^{er} juillet, le ministre de la Marine décide du rattachement à Lorient de dix hôpitaux auparavant attachés à Brest : Auray, Hennebont, Vannes, Quimperlé, Redon, Malestroit, Josselin, Ploermël, Guemené et Belle-Île en Mer¹⁴. Ce transfert trouve sa logique dans l'indépendance récente de Lorient vis-à-vis de Brest mais a peut être été avancé face aux événements. Dès le 2 juillet et après le débarquement de malades de Morard, l'hôpital de Lorient est saturé avec 192 malades. Il semble alors que par la suite, les malades sont débarqués à Vannes qui réclame des moyens financiers à Lorient pour y faire face dès la mi-septembre¹⁵. Le retour de l'armée navale à Brest, fin septembre, relâche la pression sur ces ports. Concernant les prisonniers, quelques bribes d'informations révèlent le débarquement de 200 captifs à Lorient, par Morard, le 24 juin d'une part¹⁶, et d'autre part, la répartition rapide par ce port – qui n'accueille pas d'établissement pénitentiaire – de ces captifs vers l'intérieur des terres à Dinan, Pontivy et Guéméné.

La mobilisation stratégique

Le port du Scorff a pour mission d'agir militairement dans son environnement géographique immédiat afin de faire face à la guerre. Dans ce sens, trois axes d'actions lorientaises apparaissent.

Protéger les côtes

Sur un premier plan, les côtes de Bretagne Sud sont protégées par une logique statique : celle des batteries et défenses côtières. Celles-ci sont renforcées dès la première partie de l'année 1793, sur deux points particuliers. La rade de Lorient est protégée par sa situation naturelle et par des fortifications élevées à son entrée. Installé, sur les rives du Scorff, juste en amont de la jonction de celui-ci avec le Blavet, le port est naturellement protégé par l'île Saint Michel puis par un passage relativement étroit entre la pointe de Port Louis et Kernevel. A cette situation naturelle, il faut ajouter les fortifications élevées à l'entrée de la rade : la citadelle de Port-Louis et les batteries de Gâvres et de Locqueltas à l'entrée de la rade et celle du Talud, face à Groix. Ce système est renforcé au printemps par l'amarage d'un poste flottant au pied de la citadelle de Port-Louis¹⁷. Les îles de Glénan, ensuite, apparaissent en 1793 comme particulièrement sensibles stratégiquement et subissant une pression anglaise. C'est pour cela que le port de Lorient se charge au printemps 1793 d'y élever des défenses. L'idée d'établir un poste de défense, afin d'y défendre le mouillage aux corsaires ennemis revient au commandant des armes Coeuret de Secqville. Lorient y envoie 40 à 50 hommes et des munitions sur une chaloupe canonnière. L'armée de terre et le

¹¹ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 143, fol. 35.

¹² SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 144, fol. 184 ; SHD Marine, Brest, 1E, vol. 249, fol. 153 à 155, fol. 377.

¹³ SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 24, fol. 186.

¹⁴ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 145, fol. 202.

¹⁵ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 147, fol. 225.

¹⁶ SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 25, fol. 59.

¹⁷ Ce projet date du printemps 1792 mais est alors refusé face au coût qu'il supposait. Il est de nouveau proposé par Coeuret de Secqville en février 1793 et est approuvé par le ministre de la Marine en avril puis établi en mai (SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 24, fol. 54, 133 et 134. SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 143, fol. 109 à 112).

département du Finistère semblent assurer le local pour abriter la garnison. Finalement, ce point de défense est établi au mois de mai mais ne semble pas en mesure d'assurer totalement la sécurité des lieux.

La surveillance active des côtes s'effectue grâce à la mise en place de stations de navires croisant sur des distances réduites, le long des côtes de l'Atlantique. C'est l'insurrection du Morbihan en mars qui impose la nécessité immédiate d'une station dans la baie de Quiberon. Pour cela, le département du Morbihan s'adresse aux ports de Brest – qui envoie deux frégates et un aviso – et de Lorient – qui envoie un aviso. Ces quatre bâtiments établissent une station qui devient rapidement une croisière entre Quiberon et Brest, prélude en fait à la mise en place effective des stations. Celle-ci est décidée par le ministre de la Marine Dalbarade au mois de mai. Parmi ces stations organisées de Dunkerque à Bayonne, six dépendent de Lorient, entre Concarneau et Noirmoutier. Le port doit en assurer la tenue en envoyant des bâtiments fournis en vivres. La station de Noirmoutier doit être assurée par une canonnière, celle de Mindin par un aviso ou un lougre, celle de Belle-Île par une canonnière et un lougre ou aviso, celle de Port-Louis par une canonnière, celle de Groix par un aviso et celle des Glénan et Concarneau par une canonnière¹⁸. En réalité, ce plan va connaître de nombreuses modifications. Dès le 10 juin, Coeuret de Secqville rectifie le plan à l'échelle locale de manière qualitative – il remplace des canonnières, Lorient n'en ayant pas, par des chasse-marée – et géographique – il redéfinit les points de station. A la mi-août, il fait le compte-rendu au ministre de la Marine des mesures prises pour assurer la tenue des stations : des Glénan à Noirmoutier, le littoral est surveillé mais le plan ministériel est largement remanié. Des Glénan à Concarneau croise le chasse-marée l'*Ami des Lois*. De Concarneau à la Laïta croise le chasse-marée le *Chargeur*. De la Laïta à Quiberon croise le chasse-marée la *Liberté*. Dans la baie de Quiberon croise le chasse-marée la *Loi*. A l'entrée de la Vilaine croise le chasse-marée l'*Actif*. Enfin, à l'entrée de la Loire croise l'avisos le *Tiercelet*.

Protéger le commerce

L'organisation de convois est une première réponse à la nécessité de protéger le commerce français. Lorient ne s'insère dans l'organisation des convois que sur un plan global : il s'agit pour la Marine de fournir des bâtiments libres de mission comme escorte aux navires de commerce rassemblés dans les grands ports. Le rapport du port morbihannais à ces convois peut s'étudier autour de trois points d'observation : les convois partis de Lorient, ceux qui y sont arrivés et ceux escortés par des bâtiments rattachés à Lorient. Les onze convois partis de Lorient et les quatre convois qui y sont arrivés en 1793 révèlent les liens commerciaux entre Lorient d'un côté, Nantes, Bordeaux et Brest de l'autre. Ces liens s'insèrent dans la route maritime reliant Nantes et Bordeaux à Brest, route primordiale pour l'approvisionnement du port de la Penfeld en temps de guerre. Cette route est mise en avant par une étude des trajets des convois escortés par des bâtiments rattachés à Lorient.

La course et l'embargo sont un deuxième moyen de protéger le commerce français mais, de même que pour les convois, cela s'applique sur une échelle générale. L'interdiction faite par l'Etat aux navires français de quitter les ports de la République est définie par le ministre de la Marine dès le début de 1793 pour les navires de commerce, excepté les caboteurs. Sont rapidement exceptés les navires français destinés au transport de comestibles et de munitions à Brest, Toulon, Rochefort et Lorient puis les bateaux pêcheurs et le petit cabotage de port à port. L'embargo sur les navires français se justifie par la nécessité de

¹⁸ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 143, fol. 93 à 95.

protéger la richesse matérielle que peuvent transporter les bâtiments de commerce mais aussi et surtout la richesse humaine : il est primordial de sauvegarder un potentiel humain utile à la marine de guerre. Ceci est confirmé le 22 juin par un décret mettant l'embargo sur tous les corsaires et navires de commerce tant que les armements des vaisseaux militaires ne seront pas complétés. L'embargo à l'égard des navires de commerce ennemi est décrété dès le 30 janvier : il s'applique aux navires anglais, prussiens, autrichiens, russes et hollandais puis à partir du 26 février, aux navires espagnols. Il connaît toutefois quelques exceptions teintées de pragmatisme. Dès février, les bâtiments étrangers apportant dans les quatre principaux ports de guerre français des munitions et matériaux de construction navale, sont exclus de l'embargo. Le 14 mai, le Conseil Exécutif Provisoire prend l'arrêté d'étendre à tous les ports français cette exception de l'embargo. Cet embargo ne permet la saisie que de quatre navires étrangers à Lorient, début février : la *Cornelis* et les *Deux Frères* de Hollande, et la *Merioneth* et le *Larck* des îles Britanniques¹⁹.

La course, « *pratique codifiée qui confie une forme de la guerre sur mer à des particuliers* »²⁰ est autorisée entre le 31 janvier et le 22 juin 1793. Le décret du 31 janvier stipule que seul un sixième de ces équipages pourra être composé de matelots classés. Le printemps 1793 est donc une période de début de guerre propice à la course privée. Mais la marine militaire se livre également à cette activité ayant pour but d'affaiblir le commerce ennemi. Les pays ennemis concernés sont les mêmes que ceux définis pour l'embargo : l'Angleterre, la Hollande, la Russie, la Prusse, l'Autriche puis l'Espagne auxquels s'ajoutent durant le mois de mars, les villes hanséatiques. Les bâtiments capturés sont amenés jusqu'au port le plus proche. A Lorient, un seul bâtiment est armé en course au cours du printemps 1793. Il s'agit du *Citoyen*, qui sort du port de Lorient en juin, sous le commandement du capitaine Dufresne Lecque. Le nom de son armateur nous est inconnu. Il ne fera qu'une prise, le *Nemrod*. Mais le port de Lorient, s'il arme des corsaires privés, reçoit également un certain nombre de prises faites en mer, 34 en l'occurrence entre février et novembre, à partir de juillet, seuls des navires militaires amènent des prises au port²¹.

Protéger les axes de communication

Lorient intervient pour deux raisons face aux troubles qui secouent l'Ouest de la France : l'inclinaison politique de sa municipalité et sa situation géographique au cœur d'une région insurgée. Les insurrections de mars 1793 sont directement provoquées par la levée des 300 000 hommes décrétée le 24 février. Chaque département doit fournir un contingent de jeunes célibataires proportionnel à l'importance numérique de sa population et inversement proportionnel aux nombres de volontaires déjà fournis lors des levées précédentes, ce qui n'avantage guère le Morbihan : son contingent est fixé à 2 614 soldats. L'insurrection débute communément dans ce département le 14 mars avec l'attaque de Vannes par des paysans²². En quelques jours, les deux tiers du département s'embrasent. Lorient est isolé de Rennes, donc de Paris, par terre. Le port peut encore communiquer avec Nantes par mer mais Nantes est isolé par la révolte vendéenne et les communications maritimes restent menacées par les insurgés et les Anglais. En Vendée, les causes des troubles sont les mêmes qu'en Bretagne.

¹⁹ MILLOT (Nicolas), *La guerre de course au port de Lorient sous la Révolution et l'Empire, 1793-1814*, mémoire de maîtrise, Rennes 2, 1995, 247 p.

²⁰ VERGE-FRANCESCHI (Michel), *Dictionnaire d'histoire maritime*, 2 vol., Paris, éditions Robert Laffont, 2002, 750 et 810 p.

²¹ MILLOT (Nicolas), *Idem*.

²² LE BOUËDEC (Gérard), *dir.*, *Le Morbihan, de la Préhistoire à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, éditions Bordessoules, 1994, 508 p.

Mais ce qui est réprimé rapidement en Bretagne évolue en Vendée en insurrection armée contrôlant le pays. L'insurrection y débute dès le 3 mars à Cholet à l'occasion d'une manifestation contre le tirage au sort, mode choisi pour désigner les jeunes gens levés. La révolte s'étend à l'ensemble de la Vendée au cours de mars et le 20 de ce mois, les insurgés, qui se sont tournés vers les nobles non émigrés pour les diriger, prennent le nom d' « armée catholique et royale ». La Convention réagit en envoyant une force armée mais une partie de celle-ci est défaite aux Aubiers le 13 avril. Jusqu'au mois de juin, l'armée vendéenne ne rencontre guère de résistance devant elle. Mais au début d'août, la Convention décide l'envoi d'une garnison aguerrie qui a pour mission de pratiquer la politique de la terre brûlée dans les départements insurgés. Cette politique et l'impasse où se trouvent les chefs vendéens amènent ces derniers à essayer de rejoindre le port de Granville pour être au contact de la flotte anglaise. Mais les insurgés échouent devant la ville les 13 et 14 novembre et les Vendéens se replient vers la Loire. C'est au cours de ce repli que le 12 décembre 1793, l'armée vendéenne est défaite et quasiment détruite devant Le Mans.

Dans ce contexte, le port de Lorient intervient par terre et par mer. Dès le 13 mars, la commune de Lorient réquisitionne la plus grande partie de la garnison du port pour les envoyer à Kervignac et Languidic, communes insurgées, et vers Vannes menacé. Ces troupes sont remplacées par la garnison des vaisseaux au port, qui sont à leur tour envoyées le 16 mars à Vannes. Le 20 mars, 200 hommes sont envoyés du port vers Hennebont menacé. Le 25, au moins 300 hommes (la garnison des vaisseaux du *Jean Bart* et du *Trajan* – futurs déserteurs en partie) sont envoyés à Vannes. Lorient envoie donc au moins 680 hommes. Parallèlement, Lorient intervient sur mer. En baie de Quiberon et simultanément à l'intervention terrestre à Vannes, le port envoie un aviso, l'*Eveillé*, pour empêcher les relations entre « *la terre et les ennemis naturels* »²³, en particulier Anglais et rebelles retranchés à Rochefort-en-Terre et Muzillac, cela sur demande du département du Morbihan. En Vendée la division de Villaret de Joyeuse dont les communications terrestres et deux vaisseaux sont rattachés à Lorient, intervient au mois d'avril. Le 29 avril, la division Joyeuse a purgé l'île des « *brigands* »²⁴. Le port de Lorient intervient une seconde fois sur les côtes de Vendée. Le 17 novembre, Coeuret de Secqville envoie secrètement la frégate la *Proserpine*, la corvette-aviso la *Betsy*, le lougre le *Lézard* et le sloop le *Henri* vers Noirmoutier. Cette opération fait suite à la reprise de Noirmoutier par les Vendéens. Ces navires sont renforcés deux semaines plus tard par deux chaloupes canonnières et un chasse-marée armé de canons. Il faut cependant relativiser ces interventions lorientaises. Celle de Villaret de Joyeuse à Noirmoutier est le fait de la Marine, non du port de Lorient. La division Joyeuse est par ailleurs formée en majorité de navires brestois et le port du Scorff ne sert que de relais entre Villaret de Joyeuse d'un côté, Brest et Paris de l'autre. De plus, les interventions terrestres du port de Lorient dans son département maritime sont associées à celle de Brest : si Lorient envoie près de 500 hommes à Vannes, Brest en envoie 1 200 dans le même temps. Ces interventions ont pour conséquences de ponctionner un capital humain déjà réduit. L'envoi des garnisons des vaisseaux gêne les armements à Lorient, mais ne semble pas suspendre les appareillages, contrairement à Brest. Ces ponctions posent également problème quant à la garde de l'arsenal, assurée provisoirement par la Garde Nationale lorientaise. Dès le 15 mars, Coeuret de Secqville réclame 300 hommes pour la garde, mais Lorient doit attendre juillet pour recevoir l'affectation d'un régiment à la garde de son arsenal, régiment qui est « *réduit à rien par le détachement qu'il a fourni* »²⁵.

Troisième partie : la mobilisation humaine

²³ SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 24, fol. 85.

²⁴ SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 24, fol. 130.

²⁵ SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 24, fol. 203 et 204.

Afin d'assumer ses différentes missions matérielles et stratégiques inhérentes à son statut de troisième port militaire de l'Atlantique, Lorient mobilise un certain capital humain.

Les marins

Les marins sont la principale ressource humaine de la Marine. Mobilisés au moyen du système des classes, ils sont particulièrement touchés par les troubles de l'époque. Ceux-ci gênent fortement les levées de marins qui restent le principal indicateur de la mobilisation des marins. Cette mobilisation peut se percevoir sur les plans chronologique et géographique. Dès la fin de l'année 1792 et en janvier 1793, des levées sont ordonnées pour le port militaire du Scorff. En décembre, une levée de 800 hommes, puis, en janvier, d'autres d'un total de 2 560 gens de mer sont ordonnés. Au cours du printemps, de nouvelles levées sont ordonnées pour finalement concerner plus de 4 000 matelots au mois d'avril. Nous avons tenté de calculer le rythme d'arrivée à Lorient des marins levés²⁶. Entre le 1^{er} janvier et le 8 février, 39 marins arrivent en moyenne par semaine. Entre le 8 février et le 3 avril, nous avons dénombré une moyenne de 143 marins par semaine. Entre le 3 avril et le 3 juin, nous avons calculé 117 marins par semaine. Entre le 3 juin et le 21 août, 92 marins arrivent par semaine. Ces ordres mettent donc un certain temps à s'appliquer et souvent, sont donnés avant même l'application totale d'un ordre précédent. Mais sur l'ensemble de l'année, on observe que le nombre de marins manquant à Lorient ne cesse de diminuer. Le port mobilise ainsi au fur et à mesure l'ensemble des marins qui lui sont nécessaire. Mais où les mobilise-t-il ? Le premier quartier mis à contribution est celui de Lorient : 800 gens de mer doivent être mobilisés en décembre 1792. Le mois suivant, 480 matelots sont de nouveaux mobilisés dans ce même quartier en même temps que 1 200 marins de Vannes, 800 de Nantes et 80 du Croisic. La Bretagne Sud est ainsi mise à contribution dès les deux mois précédents la guerre maritime. En ajoutant à cela le quartier de Quimper, mobilisé en février, puis celui de Paimboeuf, mis à contribution en mars, nous observons une plus grande pression dans cette région dès les deux premiers mois de la guerre. Au total plus de 3 360 matelots sont levés de Lorient à Nantes. Nous avons évalué le nombre de gens de mer classés en Bretagne Sud à 7 075²⁷. Le port de Lorient mobilise de la sorte plus de 47 % des marins des côtes sud de la Bretagne. Le Morbihan, en particulier est mis à contribution à hauteur de 63 % de ses gens de mer classés : 2 480 marins levés sur un potentiel recensé de 3 941 hommes. Deuxième département mobilisé par Lorient, la Loire-Inférieure fournit au moins 880 de ses 3 134 gens de mer classés, soit 28 %. Le port de guerre du Scorff se tourne également vers le nord de la Bretagne et le Cotentin pour assurer ses armements militaires. Mobilisés pour Lorient en février puis avril 1793, c'est-à-dire une fois la guerre maritime déclarée, les quartiers de Granville, La Hougue et Dinan le sont à hauteur de 634 marins. Mais ces levées ordonnées en Bretagne Nord pour Lorient sont anecdotiques au regard des capacités humaines de ces côtes.

Cette mobilisation des marins est largement entravée par les actes de désobéissance de ces derniers : désertions et mutineries. D'une manière générale, la Marine est frappée de plein fouet par les troubles révolutionnaires qui, depuis 1789, déstructurent sa discipline et son organisation sociale. En 1793, le mouvement de désertion est général dans la Marine mais touche particulièrement Lorient au printemps suite à l'insurrection du Morbihan et alors que les levées sont en cours d'exécution. Cela paralyse le mouvement de recrutement des gens de mer qui en profitent pour ne pas se rendre au port. Les troubles sont également l'occasion

²⁶ NOFFICIAL (Sébastien), *Le port et l'arsenal de Lorient en 1793*, mémoire de master 1, UBS Lorient, 2005, 240 + 92 p.

²⁷ A partir du décret de la Convention Nationale du 24 février 1793.

pour les marins embarqués de désert. Il semble que ces désertions soient un mouvement de groupe, illustré par les cas du *Jean Bart* et du *Trajan* envoyés à Vannes en mars et dont la plus grande partie des équipages déserte et de la frégate l'*Engageante* dont 150 marins sur 260 manquent à l'appel le 17 mai, au moment de l'appareillage. Nous pouvons tenter de comprendre ces désertions autour de deux idées. Tout d'abord, la volonté des matelots de rejoindre leur famille pour d'une part la rentabilité économique de participer à l'activité familiale – l'embarquement sur un navire de guerre est payé en retard avec une monnaie dévaluée – d'autre part, et ceci est valable en particulier pour les désertions du mois de mars, pour protéger leurs biens et leurs familles face aux troubles. Ensuite, le relâchement généralisé de la discipline dans la Marine permet au marin de désertir plus facilement tout en courant moins de risques de sanction par rapport à la Marine d'Ancien Régime. Au même moment, les mutineries ne sont pas non plus un phénomène nouveau. Le contexte d'élargissement des libertés n'est guère favorable à la discipline sur les navires. Les refus d'obéissance s'expriment dans les ports, au cours du printemps principalement, par un refus d'appareiller sur un prétexte financier – paiement d'une solde entière au lieu d'une demi-solde – ou matériel – refus d'embarquer sur un navire en mauvais état. Trois mutineries éclatent à Lorient, toutes dans la première moitié de l'année. Celle de l'équipage de la frégate l'*Experiment* fin avril, qui refuse d'appareiller devant l'état du bâtiment. La Marine à Lorient doit finalement faire appel à la municipalité et à la Garde Nationale pour rétablir l'ordre en juillet. Celle des équipages des frégates la *Proserpine* et l'*Engageante* en mai, qui refusent d'appareiller avant d'être payés. Cela débouche sur la désertion de 150 matelots de l'*Engageante*. Enfin, celle de l'équipage du vaisseau l'*Audacieux*, en mai également, qui réclame une solde complète depuis son arrivée au port, ce que l'ordonnateur Gautier accepte avant de se faire réprimander par le ministre de la Marine pour cela. Les réactions de la Marine à Lorient sont à priori peu répressives : nous ne notons guère de mesures dans ce sens. On observe une certaine improvisation d'autant que les consignes ministérielles n'aident pas vraiment : faire respecter la discipline en même temps qu'être à l'écoute des revendications des marins.

Les officiers

Le corps des officiers est touché de plein fouet par la Révolution. D'origine aristocratique, la majorité des officiers émigrent durant les premières années révolutionnaires, participant à la désorganisation de la marine française et provoquant une mutation de ce corps. La revue de mars 1792²⁸ nous permet de connaître l'état théorique du corps des officiers militaires, mais également l'absentéisme de ces officiers : il ne reste en effet que deux vice-amiraux sur neuf, trois contre-amiraux sur dix-huit, 42 capitaines de vaisseau sur 170 et 356 lieutenants de vaisseau sur 530. En janvier 1793, le port de Lorient est officiellement pourvu de 19 capitaines de vaisseau sur les 170 théoriques – soit 11 % – et de 34 lieutenants de vaisseau sur les 530 théoriques – soit 6 % – auxquels il faut ajouter seize enseignes de vaisseau entretenus. La proportion est donc limitée mais rappelons que Lorient n'est indépendant de Brest que depuis fin 1791 et quelques officiers servant à Lorient ou sur des navires qui y sont rattachés, peuvent très bien être encore inscrits à Brest, à l'exemple de Coeuret de Secqville. Parmi ces officiers, quelle est l'ampleur du mouvement de désertion à Lorient ? En janvier 1793, quinze capitaines de vaisseau sur dix-neuf, douze lieutenants de vaisseau sur 34 et trois enseignes de vaisseau entretenus sur seize sont rayés des listes. Au total, 43 % des officiers lorientais sont absents. Par comparaison, ce taux est de 57 % à Brest. Il reste donc à Lorient, en janvier 1793, un capitaine de vaisseau sur cinq et deux lieutenants

²⁸ ACERRA (Martine) et MEYER (Jean), *Marines et Révolution*, Rennes, éditions Ouest-France, 1988, 285 p.

de vaisseau sur trois. Cet état de fait va induire la mutation du corps autour d'un principe : le remplacement des cadres émigrés. Nous qualifierons le phénomène que l'on observe pour l'ensemble de la Marine de vases communicants de promotions : le manque d'officiers du grade 1 entraîne la promotion d'officiers du grade 2, ce qui ajouté à l'émigration d'autres officiers de grade 2, a pour conséquence à ce niveau, un manque d'officiers plus important encore. Ce manque sera comblé par la promotion d'officiers de grade 3... La conséquence de ces mutations est un taux d'inexpérience particulièrement élevé. Par ailleurs, à la fin de 1793, cette mutation n'est pas terminée. A Lorient, comme dans la Marine en général, seul le grade des capitaines de vaisseau semble avoir été entièrement renouvelé au cours de l'année. Les lieutenants de vaisseau et enseignes de vaisseau entretenus sont en cours de renouvellement. Le résultat est que, dès juin, quatre capitaines de vaisseau sur cinq, un lieutenant de vaisseau sur dix et un enseigne de vaisseau entretenu sur cinq ont été promus depuis janvier. Malgré de nouvelles promotions jusqu'à la fin de l'année, ces quotients ne changent pas. En effet, ces nouvelles promotions de l'automne 1793 sont parallèles à la destitution de nombreux officiers promus depuis le début de l'année. On observe donc de l'inexpérience mais aussi de l'instabilité. Mais ce que l'on observe à Lorient ressort de l'état général de la Marine.

A propos des officiers d'administration, il nous est impossible de chiffrer le personnel d'administration de la Marine à Lorient, le nombre de commis nous étant inconnu. Deux personnages principaux apparaissent cependant. L'ordonnateur civil de la Marine Jean-François Gautier est en fonction depuis mai 1792. Le commandant des armes contre-amiral Augustin Coeuret de Secville l'est depuis mai 1791. Les compétences entre ces deux chefs, civil et militaire – le second subordonné au premier – restent mal définies. On observe que l'ordonnateur gère les gens de mer relevant du port, les finances et l'approvisionnement. Il délègue la gestion des mouvements du port et du personnel militaire au commandant des armes. L'organisation administrative des ports est régie par le décret du 21 septembre 1791 qui institue sous les ordres de l'ordonnateur, six « *chefs de détails* » chargés : des constructions, des travaux et mouvements, de la comptabilité de l'arsenal, des approvisionnements, des vivres, des classes et approvisionnements des armements, des fonds et revues, des bagnes et hôpitaux. Cependant, cette organisation n'est pas appliquée au port de Lorient qui est organisé autour de cinq administrations : Invalides, classes, travaux, vivres et bâtiments civils. Peut-être le port du Scorff continue-t-il à être administré sur l'organigramme d'avant 1791. De la même façon, Lorient paraît dans la situation d'avant 1791 en matière d'officiers de santé. Le port n'est à priori pas pourvu en officiers de santé au début de 1793. Le gouvernement central s'occupe du problème en mars puis en mai. Le 13 mars, 5 chirurgiens sont nommés pour Lorient²⁹. Le 3 mai, des officiers de santé supplémentaires sont affectés à Lorient : un médecin, deux places de chirurgiens et deux places de pharmaciens, places « *à donner au concours* »³⁰. Finalement, un état de situation du 22 mai mentionne en tout et pour tout, comme étant affectés à Lorient, un médecin, dix-sept chirurgiens et un pharmacien auquel il faut ajouter une place de pharmacien à donner au concours, qui servent dans les hôpitaux de l'arrondissement de Lorient ou sur les vaisseaux³¹.

Les ouvriers

L'étude des ouvriers reste numérique et s'appuie sur deux états de leur situation en novembre 1792 et juin 1793³². Leur mobilisation est donc perçue pour la première fois principale moitié de l'année. La levée des ouvriers ne semble pas avoir posé de soucis et paraît s'être déroulée au sein même de l'arrondissement maritime de Lorient. Au final, on

²⁹ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 142, fol. 59 à 60.

³⁰ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 144, fol. 5 et 9.

³¹ SHD Marine, Lorient, 1E4, vol. 144, fol. 91 et 92.

³² SHD Marine, Vincennes, BB³, vol. 25, fol. 5 et suivants et fol. 154 et suivants.

observe une hausse totale des effectifs de l'ordre de 17 %. L'arsenal passe de 1 728 à 2 020 ouvriers en sept mois. Cette hausse reste cependant mesurée si on la compare à Brest sur la même période : le port de la Penfeld augmente ses effectifs ouvriers de 38 %. L'intérêt de l'étude se trouve finalement dans la répartition de cette hausse au sein de l'arsenal. La direction du port, qui regroupe les ouvriers chargés des mouvements du port, et celle de l'artillerie voient leurs effectifs augmenter alors que celle des constructions navales connaît une légère baisse :

- les ouvriers de l'artillerie augmentent de 35 %, passant de 119 à 161.
- les ouvriers du port augmentent de 47 %, passant de 598 à 879.
- les ouvriers des constructions navales baissent de 3 %, passant de 1 011 à 980.

Ces variations d'effectifs se comprennent aisément par l'entrée en guerre : il s'agit pour Lorient d'armer les bâtiments qui lui sont rattachés en y montant entre autre des pièces d'artillerie.

Au sein de l'arsenal apparaissent, au printemps 1793, des ateliers dits « à marché ». Ces ateliers fonctionnent de manière semi-privée. Ils sont composés de plusieurs compagnies d'ouvriers qui travaillent par adjudication, la Marine optant pour la compagnie dont l'offre lui paraît la plus intéressante et rémunérant ainsi les ouvriers concernés à la tâche. La présence et l'évolution des ateliers à marché dépendent de la stratégie propre choisie par les arsenaux. En novembre 1792, l'arsenal de Lorient n'en compte aucun. Sept mois plus tard, trois ateliers à marché ont été créés : une voilerie aux dépens de l'ancien atelier, une serrurerie – il n'y en avait pas jusqu'alors – et une corderie, le plus important des ateliers à marché, créée également aux dépens de l'ancien atelier. La création de cette corderie engageant 220 ouvriers au lieu de 22 précédemment, répond aux besoins de la guerre et des armements à effectuer en particulier. Seul atelier important fonctionnant à marché, il semble pouvoir être considéré comme une expérimentation à Lorient, symbole d'un phénomène de balancier récurrent dans la Marine entre les ateliers à marché et ceux « à la journée ».

Conclusion : quel rôle militaire pour Lorient ?

Troisième port militaire sur la côte Atlantique après Brest et Rochefort, le port-arsenal de Lorient tente de s'affirmer comme tel dès le printemps 1793, par les missions qui lui sont confiées et les moyens mis à sa disposition. Alors qu'au début de la guerre précédente – et avant que la situation n'amène l'Etat à lui confier davantage de responsabilités – le rôle de Lorient est limité à celui d'auxiliaire de Brest en matière de construction navale et d'armements, les débuts des guerres maritimes de la Révolution voient Lorient obtenir de suite, un certain nombre de responsabilités en égard à son nouveau rang. Il s'agit tout d'abord d'un programme de construction navale et d'armement nettement plus ambitieux que quinze ans auparavant : le port du Scorff doit construire dès les premiers mois de la guerre en 1793, deux puis trois vaisseaux de 74 canons, deux puis une frégate et plusieurs bâtiments légers ; il doit armer quatre vaisseaux, trois frégates et onze bâtiments légers. Lorient dispose donc ici d'un capital militaire propre que le port et l'arsenal doivent mettre en état de combattre et d'assumer des missions de guerre. Parmi celles-ci, le port du Scorff participe à l'organisation des escadres et divisions navales opérant sur les côtes sud de la Bretagne et de la Vendée. Pour faire face à ces responsabilités, la Marine met à disposition de Lorient, un certain nombre de moyens humains, des officiers en particulier, caractéristiques de sa nouvelle indépendance. C'est tout d'abord l'attachement d'un corps d'officiers militaires. L'organisation de ce corps est cependant largement troublée par l'émigration massive des officiers et Lorient observe, au même titre que les autres ports, un renouvellement de ses cadres militaires. Le port dispose également d'officiers de plume. Ceux-ci connaissent une réorganisation impulsée depuis septembre 1791 et qui semble plus difficile à mettre en œuvre

qu'à Brest par exemple. Ce nouveau statut paraît entraîner le rattachement à Lorient de structures sanitaires auparavant attachées à Brest : officiers de santé et hôpitaux du Morbihan et de la région de Lorient. Le statut de troisième port militaire du Ponant amène donc Lorient à assumer de plus grandes responsabilités en même temps que le port dispose des moyens humains inhérents et nécessaires à cette nouvelle position.

Si Lorient assume un nouveau rôle, son rayon d'action géographique reste cependant limité à la Bretagne Sud. La défense et la surveillance des côtes face à l'ennemi – mais également face à une population suspecte quant à ses rapports avec cet ennemi – définissent clairement l'horizon géographique lorientais en la matière. De Noirmoutier aux îles de Glénan, la responsabilité du port militaire se limite à son département maritime. Ses interventions face à l'insurrection généralisée de l'Ouest se limite à terre, au Morbihan – principalement Vannes – et en mer, à l'entrée de la Vilaine et à Noirmoutier. La mobilisation des marins et ouvriers pour le port et l'arsenal du Scorff confirme ce faible rayonnement lorientais. Les levées de matelots pour le port morbihannais s'opèrent principalement sur les côtes sud de la Bretagne, de Lorient à Nantes, malgré quelques centaines de matelots embarquant au port et provenant de Dinan ou du Cotentin. Les levées d'ouvriers – si certaines ont été opérées hors de Lorient – ne semblent pas dépasser les limites du Morbihan.

Ces responsabilités et le rayonnement géographique du port de Lorient sont limités par l'omniprésence de Brest sur les côtes du Ponant en général, dans l'Ouest de la France en particulier. Les convois à destination ou partant de Brest pour les autres ports français couvrent les côtes du Havre à Bordeaux. Entretien des liens directs et particuliers avec Nantes, primordiaux pour son approvisionnement, Brest ignore le territoire théorique de Lorient, défini par le département maritime du port morbihannais, face aux nécessités logistiques. Protégés par le port lorientais qui se trouve sur leur chemin, ces convois ne font nullement escale sur les bords du Scorff. Le second exemple de l'omniprésence brestoïse sur le plan stratégique est l'intervention du port de la Penfeld face à l'insurrection du Morbihan, au cours du mois de mars 1793. Déjà occupé par la révolte du Léon, le port finistérien intervient sur terre et sur mer dans le domaine d'action lorientais. Sur terre, Brest envoie presque deux fois plus d'homme que Lorient pour secourir Vannes des rebelles morbihannais. Le port de la Penfeld intervient directement pour aider Lorient, principal arsenal menacé par l'insurrection du Morbihan. Sur mer, Brest participe activement à la division de Villaret-Joyeuse qui opère sur Noirmoutier ainsi qu'à la station surveillant l'embouchure de la Vilaine face aux rebelles. Les interventions navales organisées par Lorient dans ce secteur sont ainsi permises par la participation du port de la Penfeld.

La promotion de Lorient comme port militaire en 1791 redéfinit donc sa place au sein du réseau atlantique. Si ses rapports avec Brest restent importants – ne serait-ce du fait de la proximité géographique des deux ports – nous avons pu observer que Lorient tente de s'affirmer au rang de son nouveau statut, mais dans un espace géographique limité et enveloppé voire infiltré, par le rayon d'action de Brest. Ce port dominant l'ensemble du réseau maritime et militaire atlantique, le rayon d'action de Lorient est limité aux côtes sud de la Bretagne, déchargeant ainsi le port de la Penfeld de ses responsabilités sur ces côtes.

