

## ÉDITORIAL

*Jean-Pierre Poussou*

Sur proposition de Gilbert Buti et de Philippe Hroděj, le comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* a décidé voici deux ans que le numéro 17 de notre revue aurait pour thème principal l'étude de la course et de la piraterie et de leurs conséquences pour les économies littorales. Nos deux collègues ont su trouver un ensemble de treize communications très variées qui ont en outre le mérite de s'étendre sur une très longue durée : du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours. Certes, on trouvera ici plusieurs textes que l'on peut considérer comme faisant partie des domaines classiques des travaux consacrés à la course et à la piraterie puisque nous retrouvons les Antilles (Ph. Hroděj) et la Méditerranée (A.-M. Graziani, A. Brogini, J.-B. Xambo), encore que leur contenu puisse ne mériter en rien ce qualificatif comme c'est le cas pour J.-B. Xambo qui aborde la question de la place des juifs à Marseille et de leur rôle en Méditerranée à l'époque de Louis XIV. Les autres textes concernant la période moderne et le début du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle se caractérisent au contraire par leur côté insolite puisqu'il est question de la course zélandaise (R. Barazzutti), peu connue des lecteurs français, des ventes aux enchères des produits de la course (à La Rochelle avec J. Péret) ou de la bourse corsaire (à Morlaix avec O. Corre), et encore de la course française dans l'Espagne occupée (J.-M. Lafon).

Mais, il faut le reconnaître, pour nos lecteurs la grande nouveauté sera constituée par les quatre textes consacrés à la piraterie contemporaine. Ils constitueront largement une découverte sur des sujets dont les médias parlent volontiers sans nécessairement apporter les informations nécessaires à leur compréhension. On y trouvera, d'une part, des études précises des pirates et des organisations qui les lancent à l'assaut des navires qui passent notamment dans les détroits malais, l'océan Indien, ou qui s'approchent de la corne de l'Afrique et, d'autre part, une vision pleine de recul – et par là même passablement décapante – sur l'importance réelle et les conséquences économiques effectives de cette piraterie contemporaine, dont on ne peut que souligner qu'elle s'inscrit, comme l'écrivent dans leur texte de présentation Gilbert Buti et Philippe Hroděj, « à l'époque contemporaine, dans des circuits économiques semblables à ceux de l'époque moderne ». Grâce à nos deux collègues, qui ont trouvé les

bons auteurs, notre revue remplit ainsi un de ses objectifs principaux : ne pas s'enfermer dans la seule histoire maritime du passé mais aborder sans hésitation, chaque fois que cela est possible ou nécessaire, la vie maritime contemporaine. Au nom du comité de rédaction, je leur exprime ici toute notre gratitude.

Par ailleurs, un deuxième cahier, fort de six communications, proposé par Michel Figeac et Caroline Le Mao, étudie « les colonies étrangères dans les villes portuaires à l'époque moderne ». Un de ses apports essentiels est que quatre d'entre eux sont consacrés à des ports situés hors de France et couvrant un large espace européen dans lequel figurent Venise, Naples, Hambourg et Cadix, cependant que sont aussi présents, dans le cadre retenu pour ce sujet abordé dans un séminaire de l'université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, La Rochelle et Bordeaux. Le but était de mieux connaître la manière dont les colonies étrangères, que l'on trouve de manière systématique dans tout port européen important aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles<sup>1</sup>, étaient accueillies aussi bien par les autorités étatiques et municipales que par les marchands et négociants locaux. On peut les rapprocher du texte de J.-B. Xambo qui figure dans notre premier dossier. Leur présence tient à l'internationalisation croissante des échanges. Elle en est un élément fondamental, qui a des conséquences considérables sur la vie maritime.

Le numéro étant important, nous n'avons qu'un seul article de *varia*, celui de Bernard Cassagne qui aborde un domaine tout à fait neuf : l'activité commerciale morutière en France – ici Bordeaux – au début du xx<sup>e</sup> siècle, à travers l'étude des activités de la maison Gaston Monier entre 1889 et 1920. Nous découvrons ainsi ce qu'était dans le domaine morutier un consignataire, qui servait d'intermédiaire entre les armateurs et les acheteurs, mais qui prenait également part à la pêche morutière à partir de sa base de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Plusieurs comptes rendus très divers viennent compléter ce numéro.

Les thèmes des deux prochains numéros seront tout à fait différents, mais se situeront également sur la longue durée : « Le travail en mer » et « Les amirautés en France depuis le Moyen Âge ». Leur nouveauté est évidente, et il faut s'en réjouir.

---

1 Comme l'écrivent nos deux collègues dans leur texte de présentation, à cette époque « le cosmopolitisme est [en effet] un fait structurel de l'histoire des villes portuaires ».