

Enfin, le dernier chapitre dresse le bilan du nouvel ordre culturel mondial, avec par exemple le phénomène des « villes globales » étudié par Saskia Sassen. Les auteurs s'interrogent sur la possible fin des identités et des cultures nationales et soulignent toutefois la persistance des États-nations. Ils soulignent l'émergence de nouvelles puissances culturelles, comme la Chine (ainsi que l'illustrent l'Exposition universelle de Shanghai en 2010 et la récente multiplication des instituts Confucius dans le monde) ou l'Inde, premier exportateur de services informatiques dans le monde et centre cinématographique important. Enfin, ils montrent le rôle joué par l'Unesco dans les grands débats culturels mondiaux, avec la revendication autour de 1980, par les pays du Sud, d'un « nouvel ordre mondial de l'information et de la communication » (NOMIC), c'est-à-dire d'une production et d'une circulation plus équilibrées de l'information entre Nord et Sud, et avec l'adoption en 2005 de la convention sur la diversité culturelle, qui entend œuvrer à la préservation des différences culturelles entre les peuples, perçues non plus comme des obstacles à l'entente mais comme une richesse.

Au total, cet ouvrage qui couvre un très large champ, constituant une somme jusque-là inédite sur la question des relations culturelles internationales, offre une synthèse passionnante et pose des questionnements stimulants. Il est sans nul doute appelé à devenir un important ouvrage de référence. Se lisant agréablement, il sera très utile aux étudiants ainsi qu'aux chercheurs travaillant dans le domaine de l'histoire des relations culturelles internationales et de l'histoire transnationale.

CHLOE MAUREL

→ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914)*, collection « Histoire maritime », Paris, PUPS, 2011, 590 pp. (www.pups.paris-sorbonne.fr), ISBN 978-2-84050-780-2, 25 euro (avec graphiques, tableaux, illustrations, et de grosses annexes de statistiques).

« L'école française » d'histoire maritime s'est de plus en plus préoccupée de la compétitivité internationale des ports français et donc d'histoire économique. Les experts ont discuté de la capacité à résister à la consolidation d'un petit nombre de grandes plate-formes d'échanges maritimes en Europe, de « moyeux » ou pôles-relais (hubs) aptes à assurer les fonctions de transit entre les diverses zones commerciales. Il s'agit donc ici d'histoire internationale, à propos des circuits maritimes, des mentalités plus ou moins ouvertes au sein des communautés d'affaires régionales (Chambres de commerce, grandes professions, firmes de chantiers navals et de logistique et transit), des rapports au patriotisme économique et à des formes indirectes de protectionnisme. Sur ces derniers registres, l'ouvrage évoque classiquement mais avec méticulosité les enjeux de l'ouverture aux concu-

rences nationales (sucre ultramarin) et étrangères (droit de pavillon, cabotage européen, commandes de navires) : l'on est alors au cœur des groupes de représentation des intérêts, car toute insertion des mini-systèmes de production et d'échange régionaux dans une révolution internationalisée suppose en même temps une histoire des rapports de force politiques, par le biais du Parlement et de certains ministres, plus ou moins engagés dans telle ou telle cause.

Cette histoire maritime n'est donc en rien confinée dans une histoire technique (l'aménagement des ports, les types de navire) ou économique (financement des investissements, recomposition des flux de transit, etc.) puisque, avec finesse et méticulosité, elle manie science politique, l'histoire des mentalités du monde des affaires, enjeux de pouvoir. C'est en fait la conception de la place dans le monde qui est souvent au centre des analyses : jusqu'à quel point admettre que le pays doit s'insérer dans la compétition européenne ? Comment sélectionner un petit nombre de ports et de pôles relais qui serviraient de leviers puissants à cette internationalisation (face à Anvers et Rotterdam, notamment), au lieu de disperser les investissements ou de se satisfaire d'un cabotage de redistribution ?

Bien sûr, un processus de différenciation s'effectue au fil du siècle, au fur et à mesure que de havres s'affirment en « gagnants » relatives de cette ouverture internationale. Le portefeuille d'attributs de ce que l'histoire maritime appelle désormais « cités-ports » (*port cities*) se cristallise avec des doses plus ou moins importantes de mentalités et de réseaux internationaux. Après les aléas révolutionnaires et napoléoniens, des bourgeoisies relancent leur engagement dans les circuits d'échanges internationaux, d'autant plus que le système de « traite » classique s'effondre (interdiction traite des noirs, crise de Saint-Dominique). Celles qui parviennent à réagir le plus fortement, à se recréer des marchés ou des sources d'approvisionnement dans des outre-mers nouveaux procurent à leur port d'origine un avantage comparatif déterminant.

Cette nouvelle dimension internationale s'exprime aussi par une sélectivité dans l'insertion au sein de réseaux de lignes régulières, au fur et à mesure que de « grands ports » réussissent, par leurs qualités techniques et la dimension et la variété de leur portefeuille d'activité, à accueillir les lignes qui se dessinent dans le troisième quart du siècle. Cela explique que ces ports éminents se mettent en chasse d'approvisionnements ou de débouchés dans des arrières-pays élargis. B. Marnot consacre un riche chapitre à cette compétition entre les grands ports français et leurs rivaux européens (Anvers, Rotterdam, par exemple, riches de l'air rhénane, meusienne et danubienne), pour étendre leur hinterland respectif. Leur dimension internationale est à ce prix, notamment avec la Suisse, le Sud allemand ou les Flandres.

Le combat s'effectue aussi pour renouveler ou approfondir la fonction de tête de pont d'une filière d'importation et de redistribution nationale ou continentale de denrées (*commodities*), comme le café, le cacao, la laine ou

le coton, sans parler du charbon britannique. Bordeaux perd ainsi *grosso modo* son envergure de pôle européen de redistribution de produits exotiques et devient un port plurirégional, tandis que Le Havre/Rouen, Saint-Nazaire/Nantes, Dunkerque et Marseille (avec le canal de Suez) deviennent des cités-ports fortement internationalisées.

L'historien de la banque émettra une critique dure, pour conclure, après une mise en valeur fortement positive. En effet, la dimension financière et bancaire internationale manque complètement, car B. Marnot a traité des places maritimes sans se préoccuper de leur fonction de place bancaire, à propos des changes, des crédits documentaires, des assurances maritimes, des warrants sur dépôts en entrepôt réel, de la consignation maritime. Nul ne peut être parfait !

Stéphanie BURGAUD, *La politique russe de Bismarck et l'unification allemande, mythe fondateur et réalités politiques*, Presses universitaires de Strasbourg, 2010, 504 p. (Les mondes germaniques).

Grâce à des dépouillements considérables effectués dans les archives russes et allemandes, Stéphanie Burgaud a reconstitué le dense récit des relations diplomatiques entre la Prusse et la Russie de 1863 à 1870. L'examen des sources originales mais aussi de l'historiographie russe et allemande lui permet de présenter une chronologie extrêmement précise des échanges entre les deux pays. Près de la moitié de l'ouvrage est consacrée à la seule année 1863. Stéphanie Burgaud s'interroge longuement sur l'insurrection polonaise, occasion d'un rapprochement entre Bismarck, tout juste arrivé au pouvoir, et Gortchakov, l'inamovible ministre des Affaires étrangères d'Alexandre II, en fonctions depuis la guerre de Crimée. Elle distingue tous les aspects internationaux de la crise, envisageant les risques de contagion de l'insurrection en Posnanie, région majoritairement polonaise du royaume de Prusse, en Galicie, rattachée depuis le partage de la Pologne à l'Autriche, mais aussi en France, où Napoléon III refuse de suivre son opinion, émue par le sort des Polonais. L'examen détaillé des dépêches diplomatiques permet à Stéphanie Burgaud de formuler un jugement sur la première grande initiative internationale de Bismarck : tout bien considéré, le rapprochement entre la Prusse et la Russie constitue tout au plus un geste habile, sinon naturel ; il ne s'agit en rien d'un trait de génie politique et il ne faut pas lui donner la portée que lui a attribuée l'historiographie.

Les questions européennes entre 1864 et 1870 sont traitées de façon plus rapide dans les deuxième et troisième parties de l'ouvrage. L'importance des enjeux internationaux (question des duchés, qui met aux prises le Danemark et la Prusse, guerre austro-prussienne de 1866 et défaite de Sadowa, crise du Luxembourg, guerre franco-prussienne de 1870 et défaite de Sedan) amène l'auteur à s'écarter des seules relations entre la Prusse et la Russie pour s'ou-