



Les recensions de l'Académie de septembre 2026¹

La mer sans limites : une histoire humaine des océans / David Abulafia ;

traduit de l'anglais par Olivier Salvatori

Éd. Les belles lettres, 2024

Cote : 69.076

Remarque bibliographique : le sous-titre exact de l'ouvrage est bien « Une histoire humaine des océans », et non « Une histoire naturelle des océans ». L'édition originale anglaise, intitulée “The Boundless Sea: A Human History of the Oceans”, a paru en 2019.

Avec « *La Mer sans limites* », David Abulafia entreprend de relire l'histoire mondiale à partir des océans. L'entreprise est considérable : près de mille pages, organisées selon une chronologie qui s'étend des premières migrations humaines jusqu'à la mondialisation contemporaine. L'édition française, traduite par Olivier Salvatori et précédée d'une préface de l'auteur, comporte également de nombreuses cartes, illustrations, une bibliographie et un index.

L'ouvrage ne constitue pourtant ni une histoire naturelle des milieux marins ni une étude exhaustive des sociétés littorales. Il relève d'une histoire humaine des océans, centrée sur les déplacements, les échanges et les rencontres rendus possibles par la navigation. La mer y apparaît moins comme un milieu physique autonome que comme un espace parcouru, représenté, convoité et progressivement intégré à des réseaux de circulation toujours plus vastes.

Cette orientation prolonge la démarche adoptée par Abulafia dans *La Grande Mer*, son histoire de la Méditerranée. Mais le changement d'échelle est décisif. Il ne s'agit plus d'examiner une mer intérieure structurée par la proximité de ses rivages, mais de comprendre comment les grands bassins océaniques, longtemps relativement distincts, en sont venus à former un système mondial.



L'une des qualités majeures du livre réside dans le refus d'une histoire maritime immédiatement globalisée. Abulafia montre que les océans ont d'abord constitué des mondes possédant leurs propres temporalités, leurs techniques de navigation et leurs systèmes d'échanges.

Le Pacifique occupe à ce titre une place fondamentale. Son histoire ne commence pas avec l'arrivée des Européens, mais avec les migrations extraordinaires des populations austronésiennes et polynésiennes. La connaissance des vents, des courants, de la houle, des oiseaux et des astres rendit possible le peuplement d'îles dispersées sur des distances immenses. Ces sociétés ne doivent donc pas être comprises comme isolées dans un vide maritime : elles avaient élaboré des géographies relationnelles dans lesquelles l'océan reliait les terres au lieu de les séparer.

L'océan Indien constitue un autre monde maritime. Régi par le rythme relativement prévisible des moussons, il devient très tôt un espace de circulation entre l'Afrique orientale, la péninsule Arabique, l'Inde, l'Asie du Sud-Est et la Chine. Marchands, pèlerins, marins et diasporas y forment des réseaux durables, sans qu'une puissance unique exerce nécessairement une domination complète sur l'ensemble du bassin.

L'Atlantique présente encore une autre trajectoire. Son intégration fut plus tardive, mais elle entraîna, à partir de la fin du XVe siècle, une transformation profonde des rapports entre les continents. L'expansion européenne, les conquêtes coloniales, la traite esclavagiste et la circulation des métaux précieux, des plantes, des animaux et des agents pathogènes donnèrent naissance à un espace atlantique de plus en plus intégré.

Cette première différenciation des bassins permet à Abulafia d'éviter un récit trop exclusivement centré sur l'Europe. Les Portugais, les Espagnols, les Hollandais et les Britanniques ne surgissent pas dans des mers vides : ils pénètrent dans des espaces déjà sillonnés, maîtrisés et interprétés par de nombreuses sociétés.

La thèse centrale de l'ouvrage tient dans son titre. La « mer sans limites » désigne la progressive interconnexion des bassins maritimes, jusqu'à la formation d'un océan mondial. Dans cette perspective, les divisions entre Atlantique, Pacifique et océan Indien apparaissent comme des catégories géographiques utiles, mais insuffisantes pour saisir la circulation historique des hommes et des biens. Abulafia conçoit ainsi les eaux océaniques comme les composantes d'un seul ensemble entourant les terres émergées.

L'auteur accorde une attention privilégiée aux ports, aux détroits, aux îles et aux routes maritimes. Ces lieux ne sont pas de simples marges du monde continental : ils en sont les



articulations. Le port constitue notamment une interface où se rencontrent des populations d'origines différentes, où s'échangent des marchandises, mais aussi des langues, des croyances, des informations et des techniques.

Le livre fait ainsi apparaître une géographie historique discontinue, organisée autour de nœuds et de corridors. Certaines villes portuaires prospèrent parce qu'elles contrôlent un passage ou servent d'intermédiaires entre plusieurs réseaux ; d'autres déclinent lorsque les routes commerciales, les équilibres politiques ou les technologies navales se modifient. Cette mobilité des centres maritimes constitue l'un des fils directeurs les plus convaincants de l'étude.

Abulafia insiste également sur le rôle des individus. Marchands, pilotes, explorateurs, migrants, esclaves, pirates, missionnaires et aventuriers donnent chair à une histoire qui aurait pu devenir abstraite sous l'effet de son immense échelle. Les trajectoires individuelles permettent de comprendre comment les réseaux océaniques se construisent concrètement, à travers la prise de risque, la négociation, la contrainte et parfois la violence.

La connexion des océans ne produit pas seulement des rapprochements culturels ou une intensification pacifique des échanges. Elle est inséparable de la conquête, de la guerre, de l'esclavage et de l'exploitation.

L'expansion maritime européenne est ainsi replacée dans une histoire plus longue des circulations, mais elle n'est pas banalisée pour autant. La maîtrise des armes navales, la recherche de métaux précieux, la volonté de contrôler les routes commerciales et la mise en esclavage de populations entières participent à la constitution de l'économie mondiale. La mondialisation océanique apparaît donc comme un processus ambivalent : elle rapproche les sociétés tout en établissant entre elles de nouvelles asymétries.

Cette dimension permet à Abulafia de dépasser une histoire héroïque des « grandes découvertes ». Les navigateurs européens n'inventent pas la mobilité océanique. Ils s'appuient fréquemment sur des savoirs locaux et rencontrent des mondes déjà structurés par leurs propres circulations. En revanche, l'association de la puissance militaire, des ambitions impériales et des intérêts commerciaux confère progressivement aux États européens une capacité d'intervention à l'échelle mondiale.

La mer devient alors simultanément un espace de liberté relative et un instrument de domination. Elle permet d'échapper à certaines autorités territoriales, mais elle rend aussi possibles la projection de la puissance, le transport des esclaves, l'appropriation des ressources et la constitution des empires.



Le premier apport de l'ouvrage est son décentrement spatial. Abulafia invite à quitter une représentation de l'histoire dominée par les États et les territoires continentaux. Les continents ne disparaissent pas, mais ils sont observés depuis leurs rivages, leurs ports et les routes qui les relient. Cette inversion du regard fait de la mer un principe actif de l'histoire.

Le deuxième apport tient à la coexistence de plusieurs échelles. L'auteur passe des réseaux locaux aux connexions interrégionales, puis aux circulations mondiales. Il montre ainsi que la mondialisation ne surgit pas soudainement à l'époque moderne : elle procède de la rencontre et de l'intégration progressive de systèmes maritimes plus anciens.

Le troisième apport concerne la pluralité des acteurs. Si les États et les empires conservent une place importante, ils ne sont jamais seuls à produire l'espace océanique. Les marchands, les communautés diasporiques, les marins et les intermédiaires locaux apparaissent souvent comme les véritables artisans des connexions à longue distance. Cette attention portée aux réseaux sociaux et commerciaux rapproche le livre de l'histoire connectée et de l'histoire globale, même si Abulafia conserve une prédilection pour le récit événementiel et biographique.

Enfin, l'auteur adopte une attitude prudente envers les sources. Il souligne fréquemment leurs incertitudes et résiste aux généralisations excessivement systématiques. Cette retenue constitue une force importante dans un ouvrage couvrant une chronologie et une géographie aussi vastes.

L'ampleur même du projet entraîne cependant plusieurs déséquilibres. Malgré l'attention portée aux civilisations non européennes, les sources écrites disponibles conduisent souvent le récit vers les acteurs marchands, impériaux et lettrés. Les populations dont les traditions sont essentiellement orales apparaissent plus difficilement dans toute leur profondeur historique.

La perspective demeure également largement anthropocentrée. Le vent, les courants, les moussons et certaines contraintes géographiques interviennent dans l'explication, mais le milieu océanique est surtout envisagé comme la condition ou le support de l'action humaine. Les écosystèmes, les ressources biologiques et les transformations environnementales ne structurent pas véritablement le récit. Le sous-titre, « une histoire humaine des océans », prend ici tout son sens : il indique à la fois le projet du livre et sa principale limite.

Cette orientation devient particulièrement sensible pour la période contemporaine. La pêche industrielle, les pollutions, l'effondrement de certaines ressources, l'acidification,



le réchauffement et la montée du niveau marin auraient pu conduire à une analyse plus approfondie de la transformation matérielle de l'océan par les sociétés humaines. L'histoire environnementale reste donc en retrait par rapport à l'histoire des échanges, des navigations et des rivalités de puissance.

Les femmes sont également moins visibles que les marchands, navigateurs, conquérants et dirigeants masculins. Cette dissymétrie s'explique en partie par la nature des archives, mais elle aurait mérité une réflexion méthodologique plus développée. Enfin, l'accumulation de personnages, d'itinéraires et d'épisodes peut parfois affaiblir la perception de la démonstration générale : l'érudition donne au livre sa richesse, mais aussi sa densité.

La Mer sans limites constitue une synthèse majeure d'histoire maritime mondiale. Sa réussite principale consiste à montrer que l'océan n'est ni un espace vide entre les continents ni un simple décor des entreprises humaines. Il est un espace historique à part entière, produit par les routes, les savoirs, les échanges et les rapports de force.

L'ouvrage est particulièrement convaincant lorsqu'il décrit la coexistence de plusieurs mondes océaniques, puis leur progressive articulation. Il montre que l'unification maritime du globe n'a pas supprimé leurs différences : elle les a intégrées à un système commun, mais inégal, traversé par des rivalités politiques, économiques et culturelles.

Son ambition n'est toutefois pas de proposer une histoire totale de l'océan. Il s'agit avant tout d'une histoire des humains en mouvement sur la mer. Le monde sous-marin, la matérialité écologique des océans et l'action des sociétés littorales moins bien documentées demeurent en arrière-plan. Cette limite ne diminue pas la valeur du travail, mais elle invite à le mettre en dialogue avec l'histoire environnementale, l'anthropologie maritime et les études consacrées aux savoirs autochtones.

En définitive, David Abulafia renouvelle notre représentation de l'histoire mondiale en substituant à la carte fixe des territoires une géographie mobile faite de routes, de ports, de passages et de rencontres. Son livre démontre que l'histoire de l'humanité ne s'est pas seulement déroulée sur les terres : elle s'est également construite à travers l'immensité mouvante des océans.

Virginie Tilot de Grissac