La mer Baltique
Une Méditerranée du Nord

Fernand Braudel le premier a parlé de « Méditerranée du Nord » et lancé le postulat d'une parenté et d'une identité communes aux neuf Etats riverains de la Baltique (Danemark, Suède, Finlande, Russie du Nord-Ouest, Pays baltes, Pologne, Allemagne). Depuis 2004, et à l'exception de la Russie, cet espace balto-nordique est intégré à l'Union européenne et connaît un renforcement de ses dynamiques régionales. Existe-t-il pour autant un espace baltique intégré ?

I. Une forte identité culturelle

I.1. La Baltique, une mer qui unit et qui isole à la fois

● Depuis le quatrième millénaire avant notre ère, le **bateau** est le principal moyen de subsistance des populations scandinaves, contraintes à la pêche et au commerce en raison de la rareté des terres arables. Le motif de la barque se retrouve dans les fresques rupestres et les sépultures collectives avant d'être au cœur de l'art viking. La région fut dominée successivement par les puissances maritimes, le Danemark, la Suède puis tardivement la Russie.

● Aujourd'hui encore le bateau reste le moyen le plus commode de déplacement et la Baltique arrive en tête en Europe pour le **transport de passagers annuels** avec 160 millions de voyageurs contre 120 en Manche et mer du Nord et 100 millions en Méditerranée. La majorité de ces trajets sont de courte distance, souvent à l'intérieur d'un même pays (express côtier, ferry). Les croisières connaissent un succès grandissant. Le trafic du canal de Kiel, construit en 1895, qui lie la Baltique à la mer du Nord et évite aux navires le contournement du Danemark, dépasse largement celui des canaux de Suez et de Panama avec 70 000 bateaux/an.

● Cependant **tous les Etats riverains n'ont pas une longue tradition maritime**. C'est le cas de la Finlande dont les ports sont pris par les glaces l'hiver, de la Russie jusqu'à la fondation de Saint Pétersbourg en 1703 et de la Lituanie dont la capitale Vilnius est continentale.

La navigation est particulièrement délicate à maîtriser sur la Baltique en raison de sa faible profondeur (60 mètres en moyenne), du grand nombre d'îles (de nouvelles apparaissent à chaque siècle) et de son englacement. La période de navigation se limitait d'avril à octobre jusqu'à la période des brise-glaces et la Finlande restait totalement isolée l'hiver ; aujourd'hui les pays gèrent une flotte commune d'une trentaine de brise-glaces basés et construits en Finlande. D'ailleurs plusieurs Etats privilégient encore les mouillages libres de glace, soit côté mer du Nord (Göteborg a un trafic 5 fois plus élevé que

© EduKlub S.A.
Tous droits de l'auteur des œuvres réservés. Sauf autorisation, la reproduction ainsi que toute utilisation des œuvres autre que la consultation individuelle et privée sont interdites.

Extrait gratuit de document, le document original comporte 3 pages.

Histégé

Fiche de connaissances

La mer Baltique

Stockholm), soit dans la partie sud de la Baltique ; on comprend l'intérêt stratégique de l'enclave de Kaliningrad pour les Russes par rapport à Saint Petersbourg pris par les glaces et sans port en eaux profondes.

I.2. Unité et diversité des populations

● Les Etats et régions côtières de la Baltique comptent **85 millions d'habitants** très inégalement répartis. Allemagne, Russie et Pologne exceptés, les pays sont peu peuplés (4,5 millions d'habitants au Danemark, 9 millions en Suède, 5,2 millions en Finlande, 7,2 millions pour les trois Républiques baltes) et souffrent régulièrement d'un manque de main d'œuvre. Depuis une dizaine d'années ils ont une politique active d'accueil et d'intégration des immigrés.

● Contrairement aux représentations communes, **les populations « baltiques » sont très bigarrées**. L'espace balto-nordique regroupe en effet quatre blocs ethnolinguistiques différents : le bloc germanique (les Scandinaves sont la branche septentrionale des Germains), le bloc slave (Russie, Pologne), le bloc balte (Lettonie, Lituanie) et le bloc finno-ougrien aux forts particularismes (Finlande, Estonie, Sames de Laponie). Les populations représentent le monde chrétien dans ses diverses composantes (luthériennes, orthodoxes, catholiques).

● Toutefois des traits communs se dégagent permettant de dresser le portrait de « l'homme de la Baltique » :

- en premier lieu une grande sensibilité aux saisons liée à la forte contrainte climatique. Dans toute la partie orientale, les étés sont très courts et les hivers très longs
- un rapport intime à l'environnement et un attachement tout particulier aux vastes forêts de conifères, bouleaux et tilleuls qui constituent non seulement une activité toujours florissante (industrie papetière, du meuble, tradition pérenne de maisons en bois) mais aussi une valeur patrimoniale ; la sensibilité aux problèmes environnementaux en découle.

I.3. Une histoire marchande commune à l'origine des principales villes

● Le **commerce de l'ambre jaune**, cette résine fossile héritée des grandes forêts de conifères qui couvraient la Baltique il y a 40 millions d'années, crée le premier réseau marchand. Les Grecs appréciaient déjà ce produit de luxe, récolté dans les faibles profondeurs des fonds marins du Danemark à la Pologne, mais ce sont les Romains qui ouvrent véritablement la « route de l'ambre » qui lie la Baltique à la Méditerranée. Au Moyen Age, le monopole sur l'ambre assure la prospérité des Chevaliers teutoniques et du port de Gdansk. L'ambre reste de nos jours un artisanat actif dans toute la région (bijouterie, décoration).

● La Baltique entre véritablement dans l'ère des échanges internationaux durant **l'âge viking** (800-1050). Contrairement aux images d'Epinal, le Viking était davantage un

© EduKlub S.A.
Tous droits de l'auteur des œuvres réservés. Sauf autorisation, la reproduction ainsi que toute utilisation des œuvres autre que la consultation individuelle et privée sont interdites.