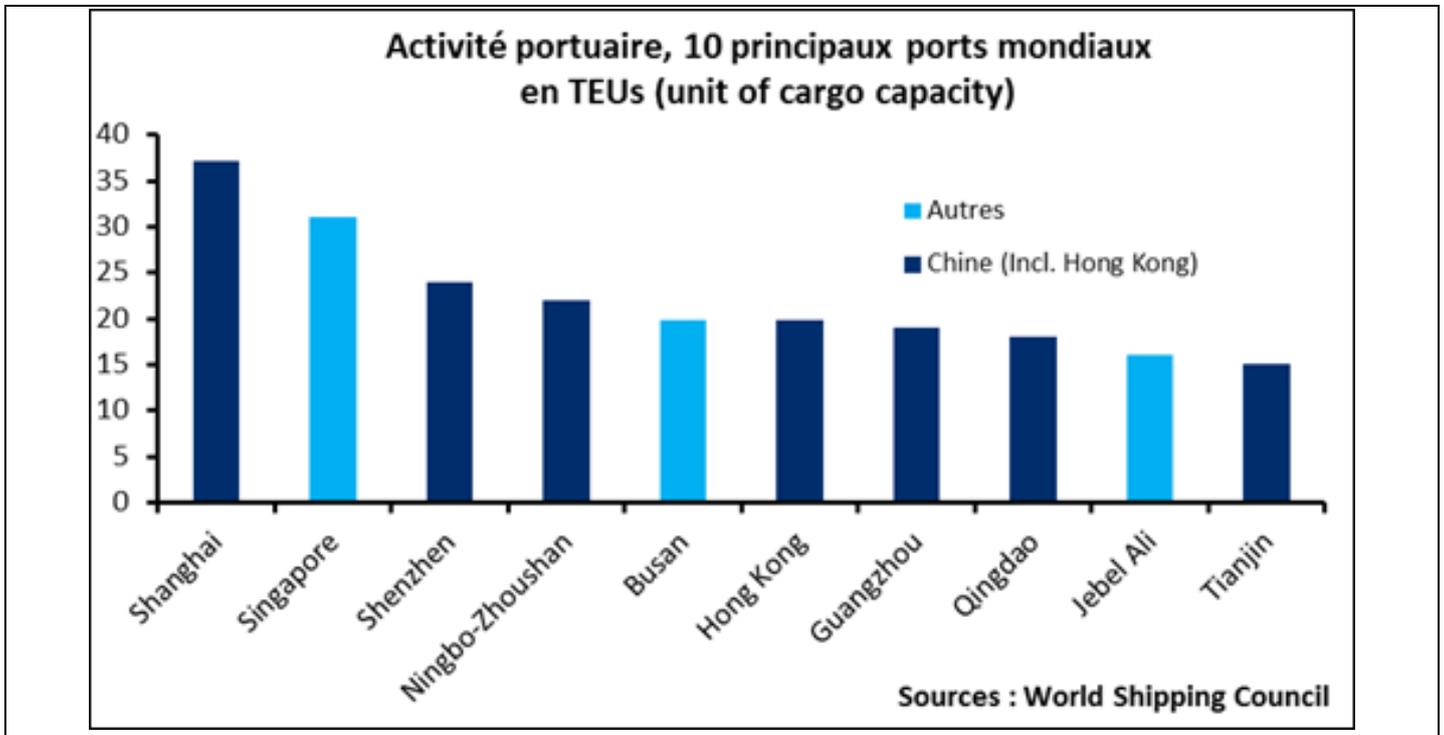


Corpus documentaire sur les réseaux de transport

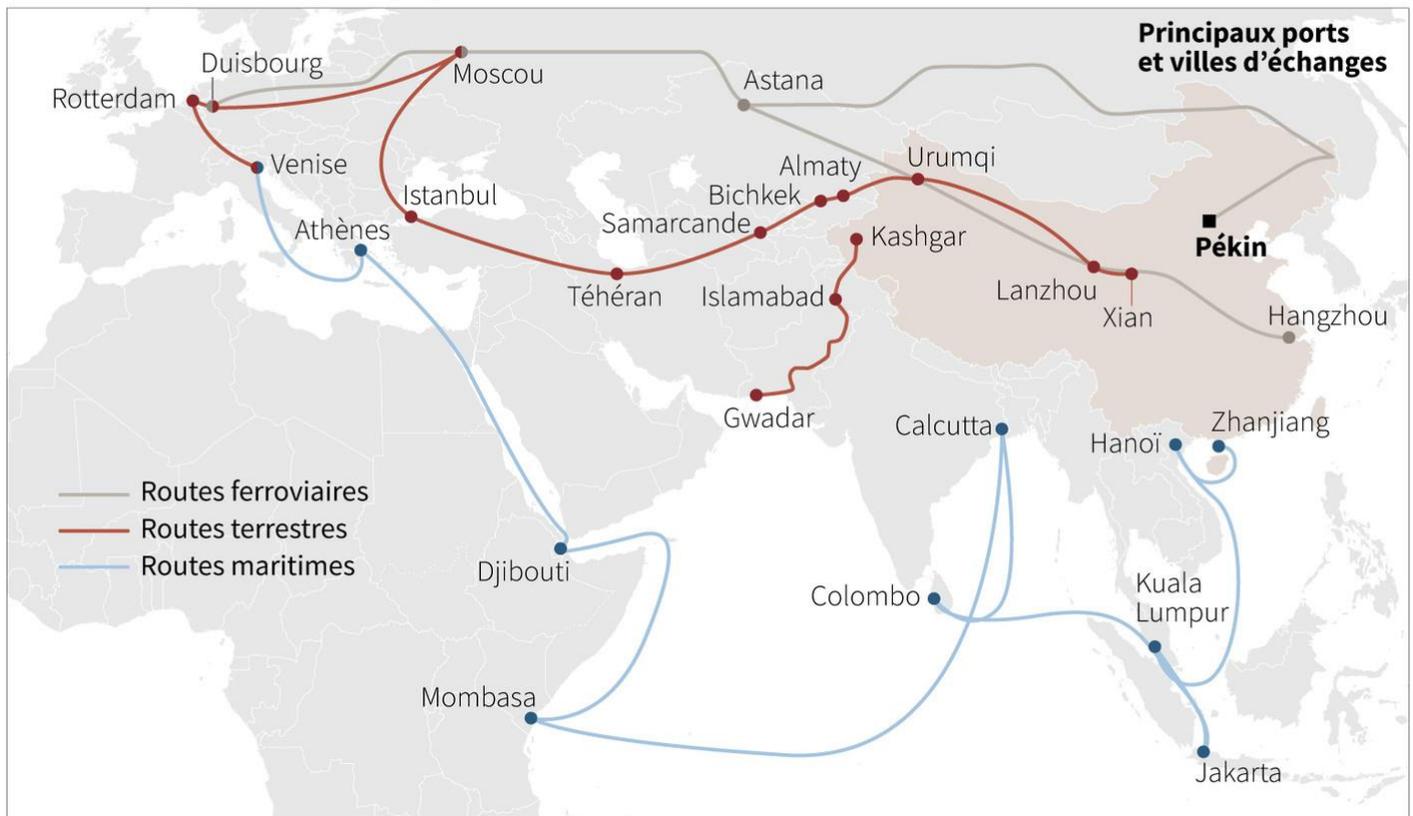
Document 1 : Les 10 principaux ports mondiaux



Document 2 : Les « nouvelles routes de la soie »

Les «Nouvelles routes de la soie»

Gigantesque projet chinois d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires couvrant une centaine de pays



Source : médias publics chinois

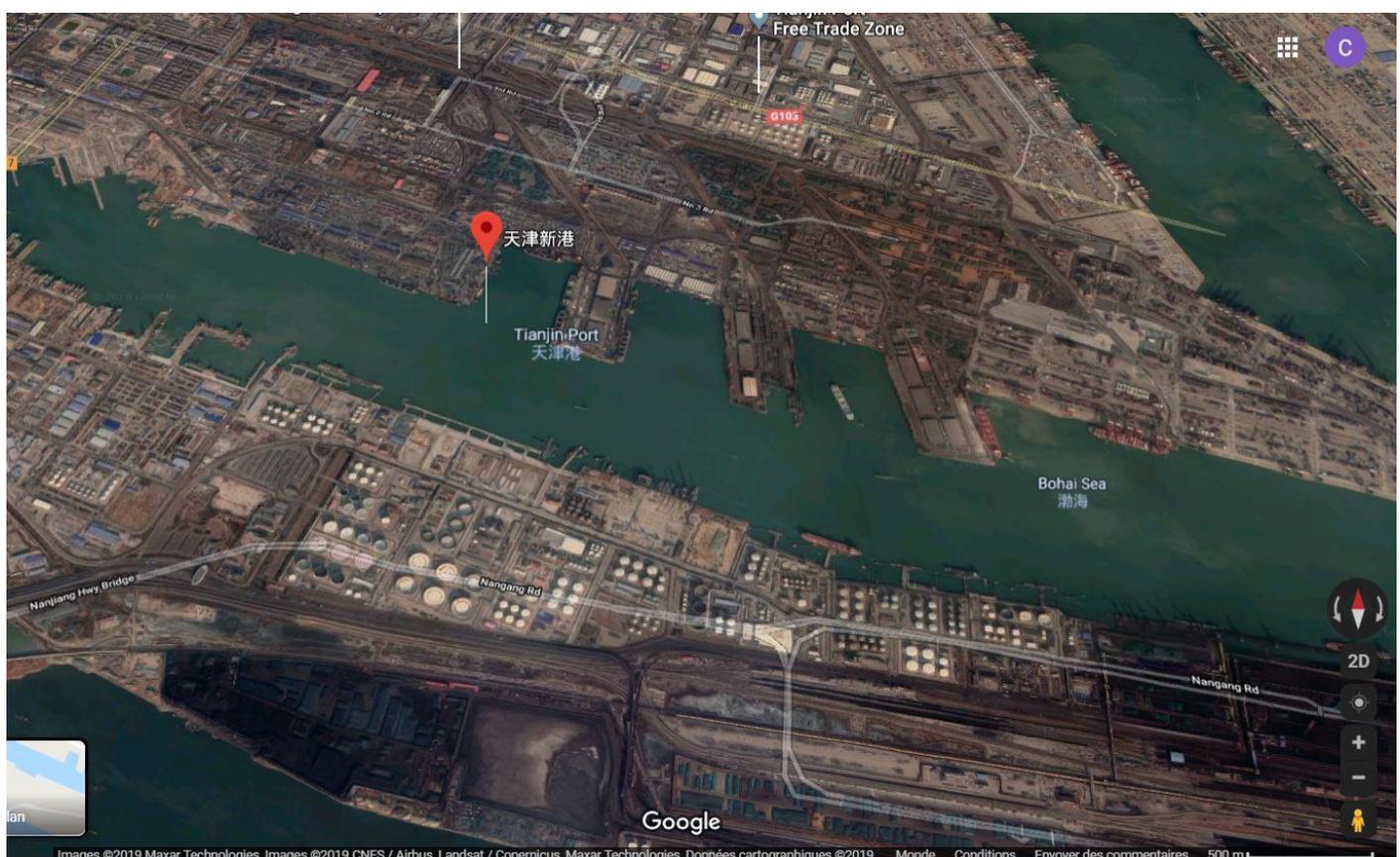
© AFP

Document 3 : La multinationale COFCO TUNHE

Cofco Tunhe, équipementier dont le siège social est installé au Xinjiang, est ce que l'on appelle dans la filière un « premier transformateur ». L'entreprise fournit en barils de concentré de tomates les grands noms de l'industrie alimentaire mondiale : ces multinationales assemblent dans leurs usines de « deuxième transformation » les matières premières qui entrent dans les recettes de leurs produits. Elles utilisent et retransforment à des milliers de kilomètres des champs chinois l'ingrédient de base qu'est le concentré de tomates pour fabriquer des sauces, des pizzas, des plats ou des soupes. À quelques centaines de mètres des évaporateurs de l'usine Cofco de Changji, des ouvriers transportent des barils bleus de concentré industriel encore chaud dans la zone de stockage. Sur l'aire d'entrepôt, les fûts aseptiques forment de hautes murailles métalliques. D'autres travailleurs prélèvent dans le stock les barils qui doivent être exportés : ils chargent des remorques. Acheminé par poids lourds jusqu'aux trains de marchandises stationnés en gare dans les environs, le concentré de Cofco s'apprête à parcourir des milliers de kilomètres à travers la Chine, jusqu'au port de Tianjin – destination la plus fréquente –, grande ville au nord de Pékin, ultime étape avant le long voyage vers les trois continents.

Jean-Baptiste Malet
L'Empire de l'or rouge.
Enquête mondiale sur la tomate d'industrie,
Fayard, Paris, 2017

Document 4 Port de Tianjin, Chine (Extraction 3D Google Map)



Document 5 : Salerne et Naples : deux ports incontournables du concentré de tomates chinois

Au-dessus de sa tête voltigent d'énormes briques colorées suspendues à des câbles. Il marche le long des quais. Tient dans sa main droite un plan indiquant les emplacements de dix conteneurs. Dépasse un cargo à quai. Vire à droite. S'accroupit au pied d'un amoncellement métallique brûlé par le soleil. Enfin, face à deux portes orange délavé, il saisit le plomb numéroté du conteneur, le lit, vérifie une dernière fois sa feuille, se redresse. À trente mètres derrière lui, un grand chariot porte-conteneurs passe, sirène hurlante. Comme l'indique sa chasuble, Emiliano Granato est un douanier italien. Il travaille au sein du service anti-fraude du port de Salerne. D'un geste, il donne son approbation et fait un pas en arrière. Un travailleur casqué du Salerno Container Terminal s'avance jusqu'aux portes du conteneur, brandit sa pince coupante, en écarte les bras, s'incline. Le bec saisit le scellé et le mord durement. Une petite capsule argentée voltige à mes pieds. L'homme déverrouille le conteneur dans une série de grincements. Une odeur de plastique et de bois fermenté s'échappe du caisson. Je m'approche. Le conteneur est plein de barils de triple concentré de tomates chinois. Depuis la naissance de la filière chinoise, les ports de Naples et de Salerne sont deux destinations incontournables du concentré de tomates chinois. Le Sud de l'Italie fut longtemps sa première destination. Salerne est un petit port dont le trafic est inférieur à celui de Naples. Il y arrive néanmoins en moyenne un minimum de dix conteneurs de triple concentré chinois par jour, soit une moyenne de soixante-dix à quatre-vingts conteneurs par semaine environ, avec des pointes à 200 unités. En 2014, il a été déchargé sur les quais de Salerne près de 92 000 tonnes de triple concentré chinois, soit l'équivalent d'environ 69 millions d'euros de marchandise. En 2015, ce chiffre est passé à près de 98 000 tonnes de produit chinois, pour près de 91 millions d'euros de marchandise déclarée.

Jean-Baptiste Malet
L'Empire de l'or rouge.
Enquête mondiale sur la tomate d'industrie,
Fayard, Paris, 2017

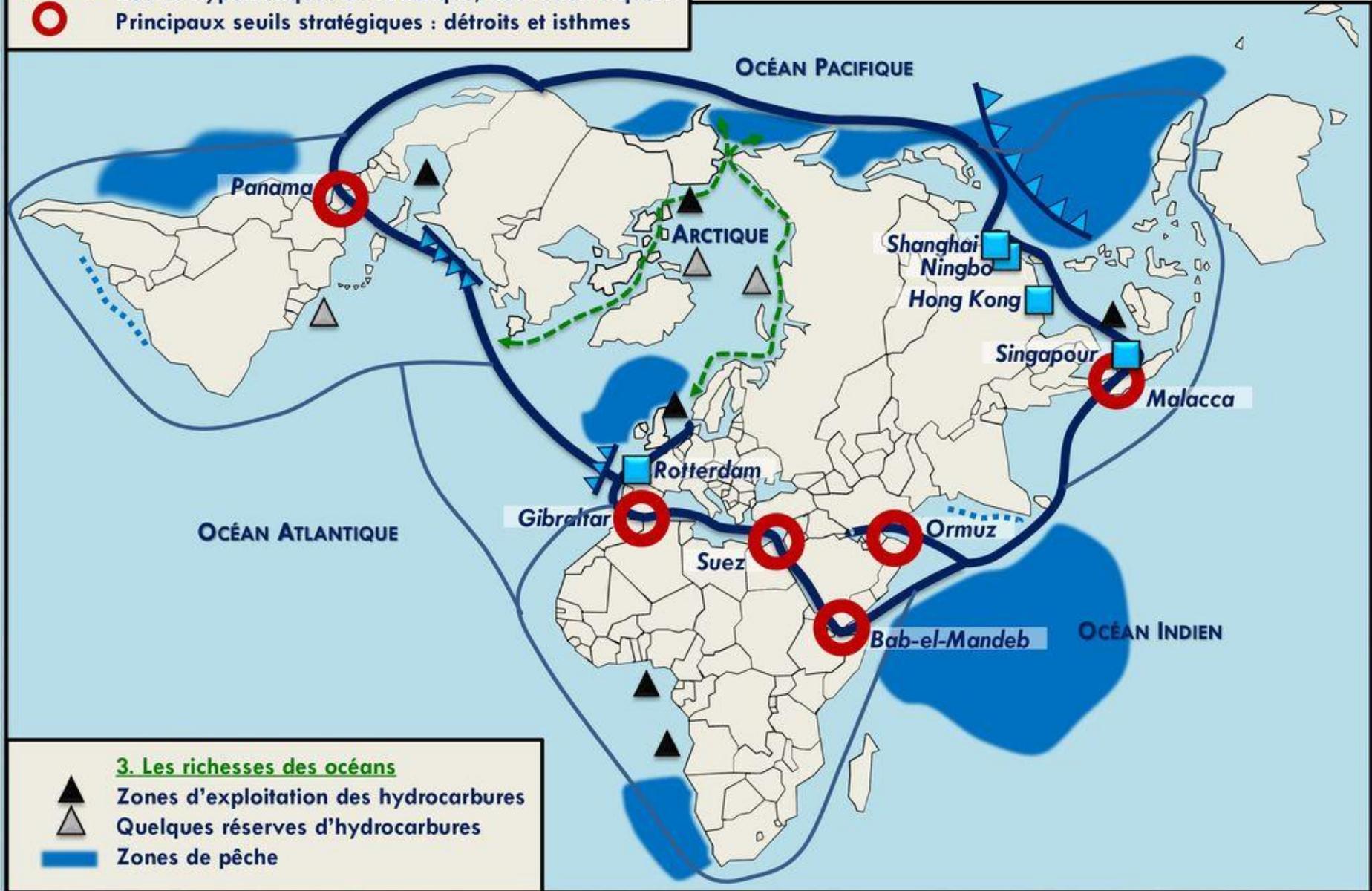
I. LES OCÉANS, AU CŒUR DE LA MONDIALISATION

1. Les principales routes maritimes

-  Autoroutes maritimes
-  Routes secondaires
-  Routes hypothétiques de l'Arctique, nouveaux enjeux
-  Principaux seuils stratégiques : détroits et isthmes

2. Les lieux spécifiques

-  Les principales façades
-  Les façades en devenir
-  Les cinq plus grands ports de commerce mondiaux



3. Les richesses des océans

-  Zones d'exploitation des hydrocarbures
-  Quelques réserves d'hydrocarbures
-  Zones de pêche

