

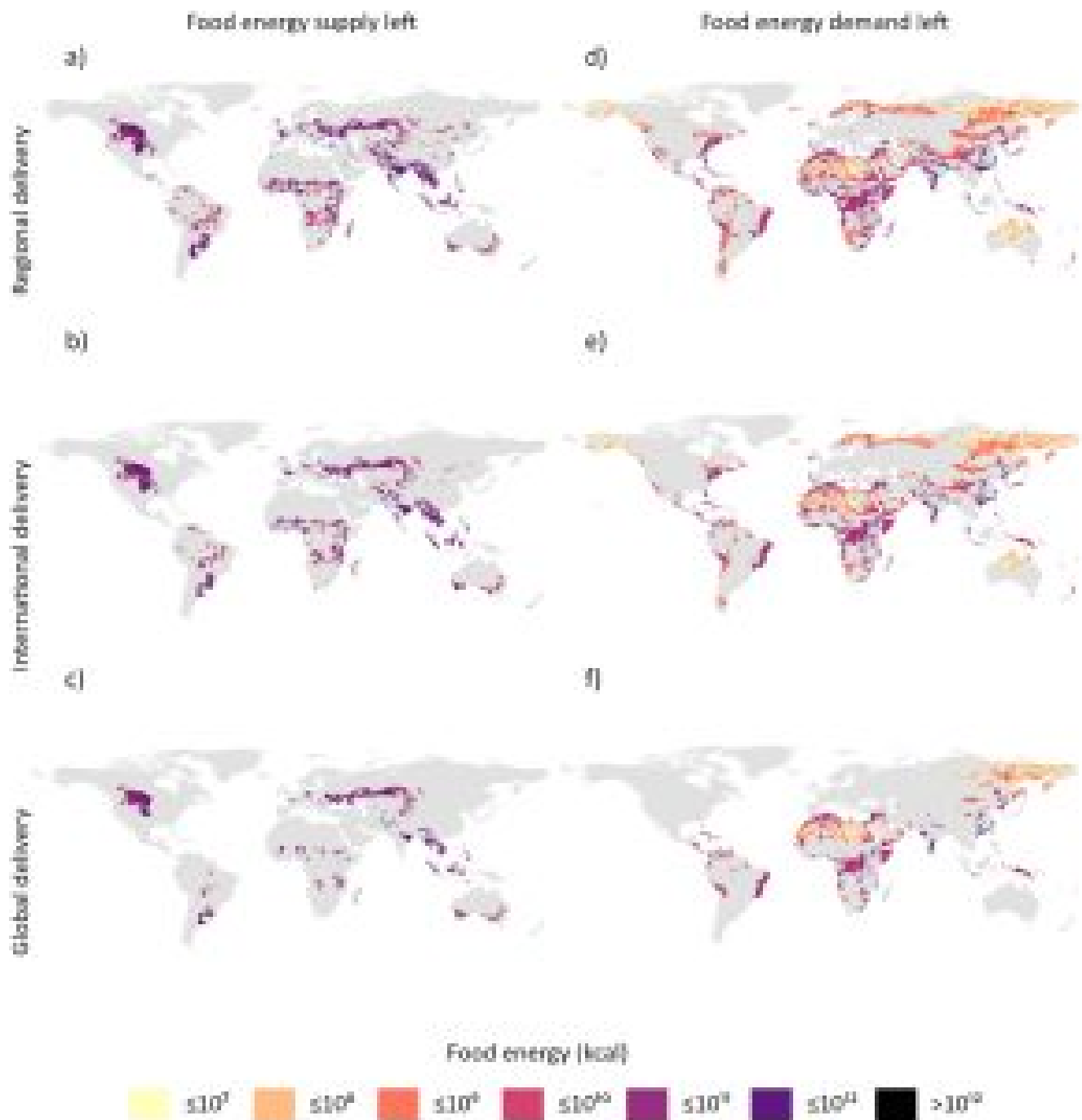
Accessibilité alimentaire mondiale, inégalités économiques et chocs logistiques

24 septembre 2026

Publié en juillet 2026 dans le *Journal of Cleaner Production*, un article examine la capacité de la production agricole mondiale à satisfaire les besoins alimentaires, en tenant compte des réseaux de transport et des inégalités économiques. À l'aide d'un système d'information géographique, les auteurs mettent en relation offres et demandes, à l'échelle mondiale, via les itinéraires routiers et maritimes. L'analyse porte sur six groupes de cultures : céréales tempérées (blé, orge et seigle), maïs, riz, céréales tropicales (mil et sorgho), racines tropicales (manioc) et légumineuses à graines.

Trois scénarios sont comparés. Le premier, fondé sur des coûts de transport identiques dans tous les pays, montre que 93 % de la demande alimentaire mondiale pourraient être satisfaits lorsque le périmètre de livraison est élargi aux flux de longue distance, y compris intercontinentaux. À périmètre de livraison identique, le deuxième scénario, qui intègre les écarts de coûts logistiques et de capacité de dépense alimentaire entre pays, ramène cette part à 85 %, tandis qu'augmentent à la fois les surplus non distribués et les besoins non couverts, surtout en Asie et en Afrique (figure). Enfin, le troisième scénario simule une baisse de 25 % de la production et une hausse des coûts de transport, liée à la dégradation des infrastructures dans plusieurs grandes régions productrices. Ces chocs accroissent partout la demande non satisfaite, avec des effets plus marqués en Asie de l'Est (demande très élevée et concentrée, dépendance aux importations, importantes contraintes de transport). L'étude montre ainsi que l'accessibilité alimentaire ne dépend pas seulement du niveau de production, mais aussi de l'organisation des réseaux, des coûts logistiques et des inégalités économiques.

Accessibilité alimentaire mondiale selon le deuxième scénario dit « économique »



Source : *Journal of Cleaner Production*

Lecture : le scénario 2 prend en compte les différences de coûts de transport entre les pays ainsi que les inégalités de capacité économique des populations pour accéder à l'alimentation. « *Food energy supply left* » : production alimentaire non distribuée et non utilisée. Une zone colorée indique qu'une partie des calories produites n'a pas été allouée ni acheminée vers une zone de demande, dans la limite du seuil de coût-distance de transport retenu par le modèle. « *Food energy demand left* » : demande alimentaire non satisfaite. Une zone colorée indique que les besoins alimentaires de la population n'ont pas été entièrement couverts par les productions accessibles, dans la limite du seuil de coût-distance de transport retenu par le modèle. Selon les cartes du haut, consacrées aux livraisons régionales, une partie importante de la production reste non distribuée, tandis que des besoins alimentaires demeurent insatisfaits, notamment en Asie et en Afrique. L'élargissement de l'aire de livraison, d'abord aux flux entre pays (cartes centrales), puis aux flux intercontinentaux et globaux (cartes du bas), réduit ces déséquilibres sans les faire disparaître : des excédents non distribués et des besoins non satisfaits persistent, surtout en Asie et en Afrique.

Delphine Acloque, Centre d'études et de prospective

Source : [Journal of Cleaner Production](#)