

Ce que les grandes épidémies disent de notre manière d'habiter le monde



Anne Chemin

Comme la peste ou la grippe espagnole, le Covid-19 a envahi le monde en épousant les déplacements des hommes. S'il l'a fait, cette fois, très rapidement, c'est parce que la planète est devenue une nébuleuse urbaine hyperconnectée

ENQUÊTE

C'est une carte animée de la Chine qui donne le vertige. On y voit d'immenses flux de petits points verts se déplacer en étoile autour des métropoles : fondés sur les données de géolocalisation des téléphones portables, ces mouvements enregistrés pendant le Nouvel An chinois retracent les centaines de millions de voyages qui ont permis au nouveau coronavirus de conquérir la Chine depuis la ville de Wuhan. Au milieu du nuage de points verts figurent nombre de petits points rouges – ce sont, précise le *New York Times*, les personnes infectées par le SARS-CoV-2.

Le graphique suivant n'est guère plus rassurant : cette fois, les dizaines de milliers de points se dirigent vers Tokyo, Manille, Milan, Dubaï, Athènes, Buenos Aires, Islamabad, Los Angeles, Moscou, Singapour et Hongkong. En ce mois de janvier 2020, le *New York Times* recense 900 trajets par mois vers New York, 2 000 vers Sydney, 15 000 vers Bangkok. Lorsque les vols au départ de Wuhan sont suspendus, fin janvier, il est déjà trop tard : les liaisons aériennes qui quadrillent le monde ont permis au virus de s'implanter sur tous les continents. « *Dès la fin janvier, l'épidémie est présente dans plus de 30 villes et 26 pays* », précise le quotidien.

Pour l'immunologue Norbert Gualde, professeur à l'université de Bordeaux, ces graphiques illustrent à merveille le mécanisme des épidémies. « *Ce n'est pas le virus, c'est l'homme qui fait l'épidémie, rappelle-t-il. Le virus est sédentaire : il n'a aucun moyen de locomotion. Pour se déplacer, il lui faut passer de corps en corps. C'est ce qu'exprime l'étymologie du mot "épidémie" : le terme est emprunté au latin médical "epidemia", lui-même issu de la racine grecque "epidemos" – "epi", "qui circule", "demos", "dans le peuple".* »

La carte du *New York Times* aurait sans doute stupéfié les médecins qui, de la Renaissance au XIX^e siècle, invoquaient au contraire la toute-puissance du « *genius loci* » (« génie des lieux »). « *Ils croyaient fermement que l'apparition épidémique de certaines maladies était la conséquence des influences telluriques et cosmiques sur une région déterminée* », souligne l'historien de la médecine Mirko Drazen Grmek (1924-2000), en 1963, dans *Les Annales*. A l'époque, nul ne redoutait les épidémies mondiales : l'heure était au contraire à la recherche des « *conditions géographiques et astrales* » qui engendraient, dans chaque lieu, des maladies singulières.

Cette tradition de la « *topographie médicale* » atteint son apogée au XVIII^e siècle avant de décliner à la fin du siècle suivant. Les découvertes de Louis Pasteur (1822-1895) et de Robert Koch (1843-1910) sur les micro-organismes pathogènes et leur contagion donnent le coup de grâce à une discipline qui souffre, selon Mirko Drazen Grmek, de son « *caractère trop général* » et de ses « *synthèses précipitées* ». Dès la fin du XIX^e siècle, l'hygiéniste américain John Shaw Billings (1838-1913) n'hésite d'ailleurs pas à moquer ses confrères : il compare leur simplisme et leur naïveté à ceux de chimistes qui voudraient analyser la composition d'un rat en le mettant tout entier dans un vase d'expérience.

« Un passager clandestin planétaire »

Le Covid-19 montre en effet que si les maladies contagieuses apparaissent plus aisément sous certains cieux elles restent rarement prisonnières des « *topographies médicales* » imaginées aux XVII^e et XVIII^e siècles. Comme ses prédécesseurs, le SARS-CoV-2 s'est promené dans le vaste monde au gré des voyages des hommes : il est monté avec eux dans les trains, a emprunté des vols long-courriers, a séjourné dans des bateaux de croisière, a pris des autobus de banlieue. Le coronavirus est un « *passager clandestin planétaire* » qui suit pas à pas nos déplacements, résume le géographe Michel Lussault : comme toutes les épidémies, il raconte les allées et venues des hommes.

Née en Chine, la peste noire met ainsi plus d'une quinzaine d'années, au Moyen Age, pour atteindre l'Europe. Apparu au début des années 1330, le mal emprunte, au rythme des déplacements humains, les routes commerciales entre l'Asie et l'Europe jusqu'à Caffa, un comptoir génois de Crimée où se joue le « *futur drame de l'Occident* », notent Stéphane Barry et Nibert Gualde dans *La Peste noire dans l'Occident chrétien et musulman* (Ausonius, 2007). En 1345-1346, un chef militaire qui assiège la ville jette par-dessus l'enceinte des cadavres pestiférés. « *Si certains historiens s'interrogent sur la véracité de cet événement, il est certain qu'une terrible épidémie éclate parmi la population.* » En 1346, plusieurs navires partis de Caffa répandent alors la peste dans toute l'Europe.

Le mal se propage au fil des mois sur les côtes de la mer Noire, en Grèce, en Crète, à Chypre, avant de débarquer, le 1^{er} novembre 1347, dans le port de Marseille. Il emprunte ensuite les voies commerciales terrestres et fluviales : la peste franchit les Alpes, frappe la Suisse et progresse vers l'Allemagne et les Pays-Bas. En Europe du Nord, elle traverse de nouveau la mer pour se répandre en Angleterre, puis, en 1349, en Irlande et en Ecosse. En 1350, elle atteint la Scandinavie, puis tout l'espace hanséatique, avant de toucher Moscou en 1352.

Routes commerciales et conflits militaires

Si les épidémies empruntent volontiers les routes commerciales tracées par les hommes, elles savent aussi tirer habilement parti des conflits militaires. Lors de la guerre de 1870-1871, les troupes françaises et prussiennes disséminent ainsi la variole sur l'ensemble du territoire. « *Pendant l'année 1869 et le commencement de 1870, les épidémies demeurèrent locales ou ne se propagèrent, par voisinage, qu'à de très courtes distances*, constate, en 1873, Paul-Emile Chauffard, rapporteur de l'Académie de médecine. *Mais lorsque la guerre amena ce grand mouvement de population qui suivit nos premiers désastres, l'épidémie reprit de toutes parts une nouvelle intensité.* »

Pendant le conflit, les soldats du Second Empire contaminent en effet les populations civiles. « *Ils promènent la variole partout avec eux, et les populations fuyant le flot envahisseur l'entraînent avec elles dans des retraites où elle n'avait pas encore sévi* », poursuit Paul-Emile Chauffard. Une fois faits prisonniers, les militaires français exportent le virus dans les pays frontaliers. « *A mesure des batailles perdues, ils sont envoyés dans des camps en Prusse*, raconte, en 2011, l'historien des sciences Gérard Jorland dans la revue *Les Tribunes de la santé*. *La population civile allemande, par le biais de ses interactions avec les prisonniers, est contaminée.* »

Les réfugiés de Sedan propagent l'épidémie en Belgique, où elle fait plus de 33 000 morts en 1870-1872. Les volontaires italiens qui ont combattu en Côte-d'Or l'implantent à Naples, Milan, Turin et Gênes en rentrant chez eux. Les Français qui fuient les combats emportent le virus en Angleterre, où il provoque plus de 40 000 morts en 1871-1872. De ces pays, l'épidémie se répand en Irlande, en Ecosse, aux Pays-Bas, au Danemark, en Suède, en Autriche et en Russie avant de conquérir les Etats-Unis, le Japon, le Chili, Hawaï, l'Australie, Bornéo, Ceylan et l'Inde. Dans la seule Europe, l'épidémie fait 500 000 morts.

Une cinquantaine d'années plus tard, au début du XX^e siècle, c'est une nouvelle fois la guerre qui précipite la diffusion planétaire de la grippe espagnole. « *L'épidémie, qui est repérée au Kansas au début du printemps 1918, franchit l'Atlantique grâce au premier conflit mondial*, explique le géographe Freddy Vinet. *La progression du virus suit les mouvements de troupes : au printemps 1918, les soldats américains envoyés sur le front diffusent le virus dans toute l'Europe, et, à l'automne 1918, les militaires engagés sur le sol européen retournent chez eux en disséminant cette fois le virus dans les territoires coloniaux et les pays alliés.* »

Une guerre éclair

Dans *La Grande Grippe. 1918. La pire épidémie du siècle* (Vendémiaire, 2018), Freddy Vinet reconstitue en détail l'itinéraire de cette épidémie qui a fait plus de victimes que la première guerre mondiale. « *Pour un virus se transmettant par voie respiratoire, les déplacements de troupes à l'échelle du globe sont une aubaine*, explique-t-il. *En 1918, plus de vingt pays sont en guerre, auxquels s'ajoutent les empires coloniaux – la quasi-totalité de l'Afrique, les Indes britanniques, les Indes Orientales néerlandaises (Indonésie), la Caraïbe... Les seuls recoins de la planète épargnés par le virus le doivent à leur isolement ou à des quarantaines strictes.* »

Comme le bacille de la peste ou le virus de la grippe espagnole, le SARS-CoV-2 a envahi la planète en se glissant discrètement dans les bagages des hommes. Mais il l'a fait à une tout autre allure : la peste médiévale avait mis près de vingt ans pour passer des terres mongoles au port de Marseille, et le virus de la grippe espagnole, une année pour se répandre sur toute la terre. Le coronavirus a, lui, mené une guerre éclair : apparu au mois de décembre en Chine, il a franchi les frontières et les océans à une vitesse foudroyante. Le 8 mars, plus de 100 pays avaient déjà signalé des cas de Covid-19.

Que nous disent ces épidémies de la géographie du monde ? En quoi témoignent-elles de notre manière d'habiter la planète ? La peste noire médiévale racontait la vitalité des routes commerciales entre l'Asie et

l'Europe, et la grippe espagnole l'ampleur des transports pendant la première guerre mondiale. Pour le géographe Michel Lussault, le SARS-CoV-2 est le signe que notre monde est devenu un « *buissonnement d'interdépendances géographiques* » : le moindre événement local se diffuse désormais sans délai à l'ensemble de la planète à la manière du battement d'ailes du papillon évoqué en 1972 par le météorologue Edward Lorenz.

Pour l'économiste Laurent Davezies, professeur au Conservatoire national des arts et métiers, le coronavirus remet frontalement en question nos modes de vie. « *Tout ce que nous considérons il y a encore quelques mois comme vertueux est devenu vicieux. La mondialisation a fait reculer la pauvreté comme jamais dans l'histoire de l'humanité mais elle a précipité l'extension de l'épidémie. La densité urbaine des métropoles a boosté l'innovation technologique mais elle a favorisé les contaminations. Le SARS-CoV-2 nous montre que la concentration et la mobilité qui régissent désormais la planète peuvent engendrer de graves périls.* »

Si les hommes se sont toujours déplacés, le monde contemporain est en effet caractérisé par une explosion mobilitaire sans précédent. « *Tout bouge, sans cesse : objets, marchandises, matières, données, informations, humains, animaux, et tout emprunte des voies innombrables – terrestres, maritimes, aériennes, satellitaires, filaires,* constatent Michel Lussault et Cynthia Ghorra-Gobin, en 2015, dans la revue *Tous urbains* (PUF). *Tout est sans cesse en contact avec tout et cela témoigne de la vigoureuse montée en puissance des pratiques mais aussi des imaginaires et des cultures de la connectivité.* »

Les déplacements à l'intérieur des frontières ont beaucoup augmenté : un Français parcourt en moyenne près de 15 000 kilomètres par an contre moins de 10 000 en 1980. Le nombre de voyages à l'étranger a, lui aussi, explosé : en 2018, près de 1,5 milliard d'individus ont, au cours de l'année, franchi une frontière pour effectuer, loin de leur domicile, un séjour de moins d'un an, ce qui représente une progression de 50 % en une décennie. La tendance à franchir toujours plus les frontières n'est ni une mode ni une anomalie, résume François Héran, professeur au Collège de France : c'est une « *lame de fond* ».

Pour Laurent Davezies, cette mobilité représente une « *transformation radicale* ». « *Pendant des siècles, les Français avaient été assignés à résidence dans un territoire. Mais aujourd'hui, tout a changé : selon le sociologue Jean Viard, le travail, entre la naissance et la mort, ne représente plus que 12 % à 13 % de notre vie. L'immense plage de temps libéré par ce recul des contraintes professionnelles est consacrée à des activités qui supposent des déplacements – faire des études à l'étranger, visiter une ville pendant les vacances, partir en week-end, effectuer des visites familiales pendant la retraite.* »

Le bouleversement des pratiques sociales

Les marchandises, elles aussi, ne cessent de se déplacer. Dans un livre publié en 1996, *Mondialisation, villes et territoires* (PUF), l'économiste Pierre Veltz décrivait les rouages de l'« *économie d'archipel* » composée par le réseau planétaire des grandes régions urbaines. « *Ces métropoles concentrent l'essentiel des flux de toute nature, et notamment ceux d'une production industrielle de plus en plus éclatée,* explique-t-il. *Pour fabriquer une brosse à dents électrique, les piles viennent de Tokyo, l'assemblage est fait à Shenzhen et les tests aux Philippines. L'acier vient de Suède et le plastique d'Autriche. Au total, les composants parcourent plus de 30 000 kilomètres par air, par mer ou par route, avant de servir le marché californien.* »

Dans cette nébuleuse hyperconnectée qu'est devenu le monde, les villes jouent un rôle capital. L'urbanisation de la planète est, selon Michel Lussault, une mutation comparable à celle du néolithique ou de la révolution industrielle : aujourd'hui, plus de 4 milliards de personnes vivent en ville – et toutes ces zones urbaines sont reliées. « *Loin de se réduire à un centre historique et à un quartier d'affaires, la métropole contemporaine doit plutôt s'appréhender comme un entrelacs de réseaux qui mettent quotidiennement en relation des lieux de formes, de tailles et de fonctions très diverses* », analysent le géographe Eric Charmes et le politiste Max Rousseau dans un article publié sur le site La Vie des idées.

Cette révolution ne s'est pas contentée d'engendrer des « *world-cities* » comme New York, Londres ou Tokyo : elle a également fait disparaître les frontières qui séparaient les villes des campagnes. « *Aujourd'hui, en France, le monde rural est habité par des gens qui sont en relation permanente avec le monde urbain,* souligne Laurent Davezies. *La moitié des actifs qui vivent à la campagne travaillent en ville et tous fréquentent des circuits de consommation situés dans des territoires urbanisés. Les va-et-vient sont permanents – au point que certains géographes ont renoncé à utiliser les termes "rural" et "urbain" : ils parlent simplement d'une "variation de la densité". Il n'y a pas de changement radical de mode de vie entre ces deux mondes.* »

Selon le géographe et urbaniste Jacques Lévy, cette culture mondiale de la mobilité a provoqué un véritable changement d'échelle du monde. « *A l'époque de la peste médiévale, les villageois se déplaçaient dans un réseau, comme nous, mais à l'échelle de la marche ou du cheval,* explique le professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. *La modernité a inventé un espace d'échelle mondiale à partir des espaces préexistants d'échelle inférieure. Certaines civilisations anciennes avaient imaginé, sans y croire, qu'un jour elles pourraient se pencher au-dessus d'une corniche pour regarder l'ensemble du monde. Nous y sommes.* »

Le plus étrange, poursuit Jacques Lévy, c'est que cette stupéfiante mutation s'est accomplie en l'absence de révolution des transports. « *Les voitures et surtout les avions ne vont pas tellement plus vite que dans les années 1950,* constate-t-il. *L'explosion des mobilités n'est donc pas liée au changement de la vitesse nominale des transports mais au bouleversement des pratiques sociales. A l'époque préfordiste, la mobilité était pendulaire – elle se résumait aux trajets domicile-travail. Avec le fordisme s'y sont ajoutés des voyages liés aux vacances et aux loisirs. Aujourd'hui, le trajet domicile-travail ne représente plus que 20 % des déplacements.* »

Pour illustrer ce changement d'échelle, Jacques Lévy, Ogier Maître et Thibault Romany ont imaginé en 2016, dans la revue *Réseaux*, une nouvelle manière de cartographier le monde. A la métrique euclidienne classique – la distance kilométrique entre deux points –, ils ont substitué, pour 35 villes de plus de dix millions d'habitants, une « métrique de réseau » fondée sur le temps de transport entre les mégapoles. Cette carte ne cherche pas à représenter la topographie physique : elle s'efforce de dessiner les nouvelles lignes de force de l'espace mondial, faites de « réseaux et plus particulièrement de rhizomes ».

Le concept de rhizome

Inventé en 1980, par Gilles Deleuze et Félix Guattari, le concept de rhizome désigne des réseaux aux frontières floues dont les éléments s'influencent en permanence les uns les autres. Depuis la fin du XX^e siècle, les « *rhizomes ouverts de l'individu, urbain et mondialisé, contemporain* » ont remplacé les « *petits pays enclavés du paysan* », conclut l'article. « *Notre carte fait apparaître des ensembles que les transports ont rapprochés, même s'ils restent éloignés en kilomètres*, ajoute Jacques Lévy. *Cette trame du monde qui met en exergue les lieux forts et les liens rapides correspond parfaitement à la géographie de l'épidémie : le coronavirus colle à la planète interconnectée.* »

C'est en effet en parcourant ces rhizomes que le coronavirus a conquis le monde à la vitesse de l'éclair. Il ne s'est pas contenté d'emprunter les avions, les bateaux ou les trains : il a prospéré dans les espaces publics interconnectés du monde contemporain que sont les gares, les stades de foot ou les galeries marchandes, ces lieux de sociabilité intense où les hommes se frôlent avant de se connecter à un autre pôle, un autre réseau, une autre ramification. « *A l'échelle mondiale, l'infrastructure spatiale de cette épidémie, ce sont les hubs – les hubs stricto sensu que sont les aéroports, mais aussi les centralités plus spécialisées que sont, par exemple, les centres commerciaux* », résume Jacques Lévy.

Avec l'épidémie de Covid-19, la planète urbanisée et hyperconnectée de ce début de XXI^e siècle s'est révélée extrêmement vulnérable : pour un virus aussi contagieux que le SARS-CoV-2, les flux, les rhizomes, les plates-formes, les liens et les réseaux constituent un véritable paradis. La lutte contre le coronavirus a donc imposé aux habitants de la planète un revirement radical : il a fallu immobiliser brutalement un monde qui vénérât depuis des décennies le principe de la mobilité. Reprendra-t-il, une fois que l'épidémie sera vaincue, sa folle course – au risque de voir renaître de nouvelles épidémies ? Nul ne le sait encore.