



HAL
open science

Covid-19 : la fin de la géographie de l'hypermobilité ?

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. Covid-19 : la fin de la géographie de l'hypermobilité?. Les Analyses de Population&Avenir, 2020, 29, pp.1-13. 10.3917/lap.029.0001 . halshs-02536363

HAL Id: halshs-02536363

<https://shs.hal.science/halshs-02536363>

Submitted on 8 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Le covid-19 : la fin de la géographie de l'hypermobilité ? », par Gérard-François Dumont

Posted on 7 avril 2020 by societeteo in *Les géographes lisent le monde* // 0 Comments



Depuis le progrès des transports aériens et notamment la très forte diminution du besoin d'escaliers techniques, puis l'essor de la globalisation dans les années 1990, le monde était entré dans une ère d'hypermobilité [1]. Les thuriféraires d'une planète nomade, dédaigneux de ceux qui, tout en aimant le monde, demeuraient attachés à une identité territoriale, s'en réjouissaient. Effectivement, le droit accru à la mobilité, ensuite accentué dans les années 2000 par le développement des compagnies aériennes à bas coût, décelait des avantages, par exemple pour les pays sachant valoriser leurs atouts économiques et touristiques. Mais la pandémie de covid-19 a révélé que l'hypermobilité avait également des inconvénients.

Le 23 janvier 2020, la Chine inverse son discours officiel en reconnaissant la transmission interhumaine du coronavirus et recommande les dépistages à la sortie des aéroports. Le risque épidémique lié à la mobilité humaine devient enfin reconnu. Certes, Taïwan l'avait déjà décelé en décidant, dès le 31 décembre 2019, de contrôler les passagers en provenance de Wuhan dès l'atterrissage de leurs avions afin d'y détecter la présence de fièvre et de symptômes de type pneumonie. Mais Taïwan n'étant pas un État internationalement reconnu, et en conséquence, non-membre de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), sa parole ne vaut rien. Sa clairvoyance a donc été ignorée, puisque l'Île n'est considérée que comme « une province de la Chine ».

Au fil des semaines, les uns après les autres, les dirigeants des différents pays du monde ont reconnu le lien entre la mobilité et la diffusion du coronavirus qui s'effectue lorsque des personnes porteuses en rencontrent d'autres. Des décisions de restriction des mobilités sont donc intervenues selon des modalités différentes : partielles puisque uniquement pour les personnes infectées dans des pays effectuant des tests de dépistage, temporaire dans des pays – notamment africains – ayant mis en œuvre un couvre-feu devant les difficultés à imposer un confinement plus généralisé ; totale dans les autres à l'exception des personnes dont l'activité est essentielle pour assurer l'alimentation, l'hygiène publique et la santé des populations.

Quelle que soit la variété des décisions prises et des calendriers retenus selon les pays, l'épidémie témoigne d'un invariant, la corrélation entre sa diffusion et la géographie des mobilités, à l'intérieur de la Chine d'abord, hors de Chine ensuite.

Wuhan, une ville vulnérable

[Rechercher sur le s](#)
 Pour rechercher, saisir

[S'abonner à la New](#)
 adresse email

[Événements à ven](#)

Sur les traces d
 Voyage en Ouz
 [COMPLET]
 4 septembre 11 s

[Voir tous les Évène](#)
[Revue La Géograph](#)

[Dernière vidéo de](#)

Déjà, l'apparition à Wuhan du coronavirus n'est pas seulement le fruit du hasard. Certes, le commerce des animaux sauvages, pour l'alimentation, pour la pratique de la médecine traditionnelle chinoise ou pour des bienfaits attribués – souvent à tort – à leur consommation, n'est pas propre à cette ville. Mais Wuhan présente un niveau de pollution atmosphérique particulièrement élevée en Chine. Ceci s'explique, comme dans les autres villes chinoises, par le développement de l'usage de l'automobile et l'importance du recours à des énergies polluantes, notamment pour produire de l'électricité. Or ses besoins ont fortement augmenté puisque la population de l'agglomération de Wuhan est évaluée à 8,4 millions d'habitants en 2020 [2] contre 2,4 en 1979, l'année où la Chine entame sa politique d'ouverture économique. Cette multiplication par 2,4 de la population en un demi-siècle est sans doute légèrement inférieure à celle de Shanghai, l'agglomération la plus peuplée [3], ou de Beijing [4], la deuxième agglomération du pays, mais il s'agit pour la première de la grande ville portuaire ayant bénéficié dès 1979 du statut de zone économique spéciale [5] et, pour la seconde, de la capitale politique qui se veut une vitrine du régime et une tête de réseau économique et touristique.

Le niveau élevé de pollution de Wuhan se trouve accentué par un autre élément, la part considérable des industries. Bien entendu, Shanghai ou Beijing comptent également de nombreux établissements industriels, mais la part du secteur tertiaire y est nettement plus importante. Il en résulte à Wuhan, ces dernières années, souvent plus que dans les autres métropoles chinoises, une augmentation des maladies respiratoires et donc, en moyenne, un affaiblissement des défenses immunitaires face à ce qui est, fin 2019, vu comme une pneumonie atypique.

En outre, les conditions d'hygiène et sanitaires d'une partie importante des populations urbaines chinoises ne peuvent être jugées satisfaisantes car ce sont des populations « flottantes » [6]. Elles travaillent et sont en ville, mais sans y disposer d'une carte de résident permanent, donc sans bénéficier d'une certitude de protection sociale.

Le système spécifique des migrations internes, facteur aggravant de la diffusion du covid-19 en Chine

En Chine, les réformes économiques entamées en 1979 se traduisent par un relâchement du contrôle des migrations internes qui donne lieu à une émigration rurale massive évoquant le proverbe chinois : « L'eau s'écoule vers le bas ; l'homme, lui, recherche les places élevées ». Cette émigration rurale se traduit par l'apparition de ce qu'il est convenu d'appeler une « population flottante », c'est-à-dire de personnes qui, selon leur livret de résidence (*Hukou*), devraient habiter à la campagne mais qui, en réalité, vivent en ville. Selon le dernier recensement, celui de 2010 [7], cette population flottante peut être estimée à 300 millions, soit près d'un Chinois sur cinq.

La pauvreté est un élément explicatif central de cette émigration rurale qui se dirige donc vers des territoires urbains à meilleur niveau de développement pouvant offrir des possibilités d'emploi ou de formation à des personnes sans qualification ou peu qualifiées.

La population flottante [8] appartient aux catégories socioprofessionnelles les moins favorisées. Elle comprend d'abord les travailleurs migrants saisonniers, appelés *min gong*. Ils font penser aux oiseaux migrateurs, se déplaçant selon les mois de l'année pour trouver du travail ; ils peuvent ainsi être employés dans une région lors de la saison de la cueillette du coton, puis dans une autre pour la saison des récoltes agricoles, et ensuite dans une ville à la période la plus intense des constructions d'immeubles. L'autre composante de la population flottante travaille dans des métiers à faible qualification dans la construction ou l'industrie, dans de petites activités commerciales ou des activités de services comme la réparation de bicyclettes, les salons de coiffure, les restaurants et les hôtels, le ménage ou la garde d'enfants.

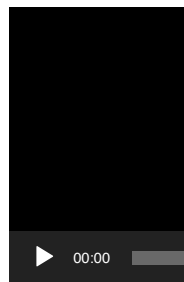
La population flottante se caractérise par de moins bonnes conditions sociales que les urbains bénéficiant d'une carte de résident en ville. Ceux-ci l'acceptent souvent mal, la rendant responsable de l'augmentation de la criminalité ou de la surcharge des infrastructures urbaines qui n'arrivent pas à suivre le rythme de la rapide croissance du taux d'urbanisation. On reproche aussi souvent à la population flottante d'avoir une prévalence élevée du sida, liée à l'utilisation de seringues pour la consommation de drogue ou à l'exercice de la prostitution.

En 2003, le gouvernement central chinois a bien lancé le « nouveau paradigme pour le développement », une politique destinée à améliorer le bien-être des immigrants ruraux qui vivent dans les villes. Mais la plupart des gouvernements locaux sont loin d'avoir mis pleinement en place cette politique. Ainsi, bien que la loi prévoit d'améliorer l'accès à la santé et au logement, l'assurance au travail et le droit à la retraite pour la population flottante, ces objectifs ne sont pas atteints, d'autant moins qu'il n'y a guère de contrôle ni d'évaluation de la mise en œuvre de cette nouvelle politique.

Illustrons la situation de la population flottante par des ouvriers migrants venus travailler dans les usines de Wuhan pour de faibles salaires, malgré tout supérieurs aux revenus qu'ils pouvaient tirer de la terre. Tout souligne la dureté de leurs conditions de travail : bas salaire, long temps de travail, faible durée de congés annuel, travail à la chaîne, répétitif et très fatiguant. Et surtout, la plupart des ouvriers de la population flottante résident dans l'enceinte de leur entreprise, dans des dortoirs surpeuplés et mal isolés... Il en résulte à la fois une forte promiscuité et donc une possibilité élevée de diffusion des épidémies.

En outre, puisque ces populations flottantes ne sont pas censées être des résidents permanents, le sous-équipement hospitalier est incontestable, les structures du système de santé chinois – hôpitaux et des dispensaires et guère de généralistes disséminés – ne présentant prioritairement leur offre que pour les populations disposant d'un certificat de résidence.

La combinaison d'un haut niveau de vulnérabilité à la transmission humaine d'un virus, d'une importante population flottante et d'une offre médicale insuffisante faisait de Wuhan une ville particulièrement risquée face à un tel virus. Une telle vulnérabilité et la manière dont les différents niveaux du Parti Communiste Chinois contrôlent la diffusion de l'information font que les statistiques officielles chinoises



apparaissent comme très peu crédibles, d'autant plus une fois comparées à celles d'autres Etats affectés par l'épidémie [9].

Mobilité et diffusion du virus en Chine

Il était également inévitable que la mobilité au sein de la province du Hubei y diffuse la pandémie née à Wuhan. En effet, la mobilité a toujours été le vecteur des pandémies que l'humanité a connu précédemment, qu'il s'agisse de la grande peste du XIV^e siècle ou de la façon dont le sida s'est répandu en Afrique [10].

En outre, Wuhan est une ville reliée à la Chine et au monde. Son aéroport a dénombré 25 millions de passagers en 2018, donc probablement plus de 3 millions entre le début de l'épidémie et le confinement mis en œuvre le 23 janvier. L'importance de sa gare TGV, inaugurée en 2009, peut être estimée par le fait qu'elle dispose de 20 voies pour les trains à grande vitesse qui relient les grandes villes du pays : Beijing, Guangzhou (Canton)... Comme le premier cas suspect a été officiellement déclaré le 8 décembre 2019, et date probablement du 17 novembre, et que le début du confinement à Wuhan et en province de Hubei n'a été effectif que le 23 janvier 2020, le virus a bénéficié de plusieurs semaines pour se diffuser en Chine et au-delà.

Mobilité et diffusion asiatiques

Cet au-delà a concerné d'abord les pays proches dont les relations avec la Chine sont intenses. Le 20 janvier 2020, la Corée du Sud atteste d'un premier cas confirmé sur une femme chinoise [11]. Le 21 janvier 2020, Taïwan détecte un premier cas sur une femme d'affaires taïwanaise basée à Wuhan de retour sur l'île. Parallèlement, sont touchés en Asie le Japon, Hong Kong et Singapour dont la vulnérabilité était élevée puisque la ville-État était la première destination aérienne en provenance de Wuhan.

L'OMS n'a reconnu l'existence d'une transmission du virus d'homme à homme que le 23 janvier 2020, alors que ce dernier ne cessait d'accompagner les mobilités de personnes infectées depuis plusieurs semaines. Et, après ce 23 janvier, nombre de mobilités ont continué comme avant dans la majorité des pays du monde, puisque l'OMS, dont les directives sont utiles puisque les pays peuvent justifier leurs actions sur la base de ses directives, ne déclarait pas une pandémie, ce qu'elle n'a fait que le 11 mars 2020.

Les logiques de mobilité en Europe

Le virus ne pouvait demeurer asiatique puisque l'Asie, et notamment la Chine, entretient de multiples relations avec les autres continents. Le fait que l'Italie du Nord ait été la première région européenne à être particulièrement touchée était logique compte tenu de l'importance des diasporas chinoises et des mobilités entre Milan et la Chine. En revanche, l'Italie du Sud, beaucoup plus à l'écart de la mondialisation, s'est trouvée en quelque sorte protégée.

Du côté de la France, la logique de mobilité comme facteur de diffusion du covid-19 est également attestée. C'est évidemment l'Île-de-France qui enregistre le plus de mobilité aérienne avec Wuhan, ville où de nombreuses entreprises françaises se sont installées comme Renault, PSA, d'où, jusqu'au début du premier trimestre 2020, des liaisons aériennes quotidiennes entre Roissy-Charles de Gaulle et la capitale du Hubei.

Mais une autre diffusion est intervenue en raison d'un rassemblement international (autorisé) de prières de 2 300 fidèles à Mulhouse de l'église évangélique « Porte ouverte chrétienne ». Ce rassemblement s'est présenté comme une double opportunité pour le virus covid-19 ravageur. D'abord, la durée du rassemblement, du 17 au 24 février, a favorisé une large diffusion. Ensuite, les personnes revenues chez elles, en France et en Allemagne, ont rapporté, bien entendu sans le savoir, le virus. C'est ainsi que la Corse, *a priori* relativement isolée en la période hivernale, s'est trouvée très tôt durement touchée par deux personnes ayant participé au rassemblement [12].

En conséquence, depuis, le gouvernement français et les médias ont asséné l'importance de l'épidémie dans la région « Grand Est ». C'est heureusement largement erroné. Encore à la date où nous écrivons, les seuls départements de cette région touchés avec une forte intensité sont ceux ayant connu le plus de mobilité, en raison du foyer initial à Mulhouse, et des dizaines de milliers de travailleurs frontaliers, soit le Haut-Rhin, le Bas-Rhin, donc l'Alsace, et la Moselle. Pour les sept autres départements de cette nouvelle et vaste région créée, par fusion de trois anciennes, le 1^{er} janvier 2016, les chiffres sont comparables à ceux du sud-ouest de la France, dans un contexte où les mobilités socio-économiques sont fort différentes. Plus généralement, la carte de la géographie de l'épidémie en France distingue très nettement, comme territoires les plus touchés, les régions frontalières, y compris l'Île-de-France qui est, par ses liaisons aériennes et ferroviaires internationales, la première région frontalière de France.

Ainsi, au 28 mars 2020, quatorze départements français [13] ne comptaient aucun décès dû au covid-19 : les Alpes-de-Haute-Provence, les Ardennes [14], l'Ariège, le Cantal, la Creuse, la Dordogne, les Landes, le Lot, la Lozère, la Nièvre, le Puy-de-Dôme, la Guyane, la Réunion et

Mayotte. La plupart de ces départements ne possèdent pas d'aéroport ou lorsqu'ils en possèdent [15], l'intensité de leurs liaisons aériennes internationales est limitée.

L'interruption de l'hypermobilité

La géographie de la mobilité explique donc clairement la diffusion initiale en Chine du covid-19, puis son intensité internationale variable selon les territoires, et ceci à toutes les échelles géographiques. Elle justifie les politiques d'isolement des personnes infectées [16], dans les pays où l'on effectue un nombre significatif de tests, ou le confinement systématique dans des pays où les tests demeurent insuffisants.

L'interruption de l'hypermobilité, et même souvent de la mobilité tout court, engendre un développement inédit du télétravail, comme si, sous la contrainte du covid-19, la préférence pour la proximité l'emportait sur celle pour la mobilité [17]. La géographie de la mobilité se trouve réduite à son minimum vital. Ceci est attesté par ces milliers d'hôtels (et de restaurants) fermés. Et mieux encore par la mise à disposition de milliers de chambres d'hôtels inoccupés à des soignants dont le domicile est éloigné de leur établissement hospitalier.

Un nouveau type de migration, les « corona-migrants »

En outre, au sein des mobilités, les migrations internationales se trouvent, en quelque sorte, figées sous les conséquences du covid-19. Ceux qui envisageaient de changer de pays, soit pour quitter leur pays de naissance, soit pour y retourner, soit pour aller dans un autre pays ne pouvant plus le faire. Il y a même eu des situations particulières de personnes disposant effectivement d'un visa pour un pays de destination, puis, s'étant trouvées bloquées dans un aéroport de transit, n'ont pu que constater que leur visa avait échoué. Les migrations internationales les plus spectaculaires sont celles organisées par les pays, du Nord ou du Sud, comme le Sénégal, qui s'organisent pour rapatrier leurs ressortissants [18].

Bref, les « corona-migrants », terme que nous proposons pour les migrants internationaux à l'heure du covid-19, sont beaucoup moins nombreux que les migrants, toutes causes confondues, de la période antérieure. On peut même se demander si le nombre d'immigrants dans le monde [19] ne va pas diminuer compte tenu des rapatriements.

Le droit à la mobilité numérique

Au-delà, le covid-19 montre des possibilités nouvelles de télétravail, incite à la régionalisation des chaînes de valeur [20], invite à développer davantage l'économie circulaire et la souveraineté territoriale sur des biens essentiels comme la santé : une véritable révolution de la géographie de la mobilité s'avère nécessaire. En France, c'est l'inverse des politiques de « déménagement » du territoire mises en œuvre, dont le grand Paris Express est l'un des symboles par les moyens financiers considérables (38 milliards d'euros au minimum) qu'il représente par rapport à ce qui est proposé aux autres territoires français. Une part importante de Franciliens, sachant que tous appellent un meilleur fonctionnement des transports publics existants, ne demandent pas davantage de mobilités en Île-de-France, mais souhaitent quitter l'Île-de-France [21]. Cette révolution de la mobilité exige, plus que jamais, de réaliser l'égalité numérique pour tous les territoires [22], donc le droit à la mobilité numérique.

Le mythe de l'hypermobilité, donc d'un monde de nomades détachés de toute identité territoriale, c'est-à-dire celui d'une humanité dont l'avancée n'est exclusivement possible que dans le développement d'une mobilité toujours plus intense, se trouve fondamentalement remis en cause.

[1] Cf. par exemple : Moriniaux, Vincent (direction), *Les mobilités*, Paris, Éditions Sedes, 2010.

[2] United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018). World Urbanization Prospects: The 2018.

[3] Une population de 27,0 millions d'habitants évalués en 2020, soit un peuplement multiplié par 3,7 depuis 1979.

[4] Une population de 20,5 millions d'habitants évalués en 2020, soit un peuplement multiplié par 2,9 depuis 1979.

[5] Donc attractif pour les investissements étrangers y bénéficiant d'incitations fiscales, de droits de douanes favorables, des procédures douanières simplifiées et des réglementations moins contraignantes que dans le reste du pays.

[6] Dumont, Gérard-François, Yiliminuer, Tuerxun, « Les migrations internes accentuent l'inégalité historique du peuplement de la Chine », *Informations sociales*, n° 185, septembre-octobre 2014, p. 24-32.

[7] Sachant que la Chine effectue un recensement tous les dix ans, le gouvernement chinois a annoncé que le 7eme recensement de la population aura lieu le 1 novembre 2020.

[8] Sa mobilité résidentielle juridiquement illégale, mais en fait admise, explique les faibles coûts de main-d'œuvre en Chine et contribue à la compétitivité de ses exportations. Le gouvernement a périodiquement annoncé la fin du *hukou*, mais il est toujours en vigueur.

[9] Au lieu des 3 305 morts dans toute la Chine continentale et 2 500 à Wuhan selon les chiffres officiels du gouvernement chinois, certaines estimations évoquent environ 60 000 morts pour Wuhan et près de 100 000 pour la Chine ; cf. <http://www.caijinglengyan.com>

[10] Amat-Roze, Jeanne-Marie, Dumont, Gérard-François, « Le Sida et l'avenir de l'Afrique », *Ethique*, n° 12, 1994, p. 37-60.

[11] Ceci est suivi fin janvier d'une mobilisation de la population pour une interdiction d'entrée de tous les voyageurs chinois, avec une pétition signée par environ 540 000 Sud-Coréens.

[12] Notons qu'un phénomène équivalent, mais juridiquement différent, s'est déroulé en Corée du Sud avec une diffusion liée à un rassemblement en février 2020 de la secte Shincheonji, suspectée d'avoir transmis le virus à des centaines de personnes dans la ville de Daegu. Le 1er mars 2020, le Gouvernement municipal de Séoul a déposé une plainte pénale contre le chef de la secte Shincheonji, pour meurtre et violation de la loi sur le contrôle des maladies.

[13] Géodes, Santé publique France.

[14] Département frontalier, mais dont les mobilités avec la Belgique voisine sont faibles par rapport aux multiples mobilités entre la Moselle, la Sarre et surtout le Luxembourg.

[15] Comme l'Aéroport Bergerac Dordogne Périgord.

[16] Dont la pertinence a été aussi confirmée par Jacques Gonzales, « Covid-19 : des chiffres », Société de Géographie, 26 mars 2020.

[17] Farinelli, Bernard, « Territoires : préférer la mobilité ou la proximité ? », *Population & Avenir*, n° 728, mai-juin 2016.

[18] Par exemple, parmi les premiers pays se mobilisant, dès le 31 janvier 2020, la Corée du Sud a évacué 700 ressortissants sud-coréens de Wuhan, pour les accueillir dans deux centres d'isolement.

[19] Rappelons la définition de l'ONU : un immigrant est une personne qui habite dans un autre pays que celui de sa naissance pour une durée d'au moins un an.

[20] Par exemple, la production par des entreprises européennes d'automobiles électriques signifie que près de la moitié de leur coût de fabrication provient de batteries importées de Chine.

[21] Aspirations et projets de mobilité résidentielle des franciliens, étude du forum vies mobiles réalisée par l'Obsoco, avril 2018. Cette intention n'est pas seulement affichée, puisque le solde migratoire de la région Île-de-France est déficitaire depuis les années 1990 à hauteur d'environ 50 000 personnes par an, différence négative entre les personnes qui viennent habiter dans cette région et celles qui la quittent. Autrement dit, la croissance démographique de l'Île-de-France ne s'explique que par le mouvement naturel, soit l'excédent des naissances sur les décès dans un contexte où la composition par âge du système migratoire de la région concourt à son rajeunissement et donc à une proportion élevée de personnes en âge de féconder, les immigrants ayant en moyenne une fécondité nettement supérieure à la moyenne nationale.

[22] Dumont, Gérard-François, « Quel aménagement du territoire ? Face aux enjeux du développement durable, de la décentralisation et de la mondialisation », *Les analyses de Population & Avenir*, mars 2020

Partager :



WordPress:

chargement...

Covid-19 Dumont Epidémie Mobilités Mondialisation santé Transports Wuhan

Laisser un commentaire