

La périphéricité : du concept au lobby politique

François Taglioni

Université d'Arras, CNRS-Prodig, IRD-UR Urbi, tagli@diplomacy.edu

<http://www.taglioni.net>

Résumé

L'emploi du terme de périphéricité connaît un état de grâce inversement proportionnel à la rigueur de sa définition. Ce constat, si l'on veut appréhender la périphéricité de façon éclairée, nous amène à visiter et à revisiter un certain nombre de concepts et de notions qui façonnent les rapports des objets géographiques entre eux. Il est donc nécessaire d'avoir recours à la topologie et de mettre en perspective les concepts de contiguïté, de connexité, de discontinuité ou encore de métrique, d'enclavement et de périphéricité. On aurait ainsi une bien meilleure vision du concept ce qui permettrait de relativiser son utilisation à des fins politiques. On ne peut donc faire l'économie de procéder à la distinction entre le sens spatial et non spatial du mot périphérie. Il se crée sinon, et à dessein souvent, une confusion entre la position topographique d'un point par rapport à un centre géographique sans qu'il n'y ait forcément de relation dominé/dominant au sens économique.

Centre-périphérie, Lobby, Périphéricité, Topologie, Union européenne

The periphericity : from concept to political lobby

The use of the term periphericity has been greatly in favour which is inversely proportional to the rigour of its definition. This observation, if periphericity is apprehended in a different perspective, takes us to consider and reconsider quite a number of concepts and notions which shape relations in between geographical objects. It is then necessary to resort to topology and shed a new light on the concepts of contiguity, connexity, discontinuity or even more on metric, enclavement or periphericity. A far better insight would then be acquired, and it would allow to relativise its use for political goals. We must then take into account the distinction between the spatial and the non-spatial meaning of the term periphery. Otherwise, and often on purpose, a confusion is created between the topographical position of a point in relation to a geographical centre and which does not inevitably hold a relation dominated/dominant in the economic sense.

Centre-periphery, European Union, Lobby, Periphericity, Topology

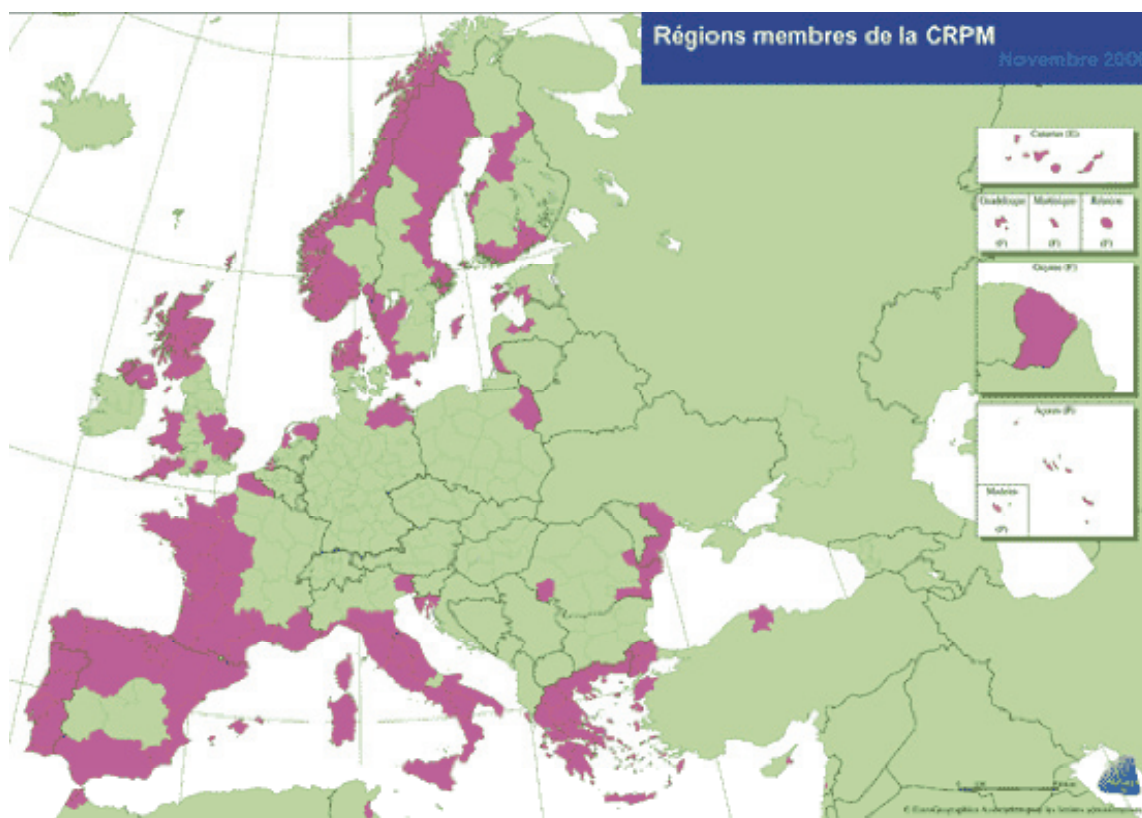
Le terme de périphéricité est un néologisme de forme aujourd'hui largement employé par les élus politiques des régions en situation de périphérie dans l'Union européenne. Il faut néanmoins, comme le souligne Roger Brunet dans *les mots de la géographie*, faire la distinction entre le sens spatial et non spatial du mot périphérie. Il se crée en effet parfois, et à dessein souvent, une confusion entre la position topographique d'un point par rapport à un centre géographique sans qu'il n'y ait forcément de relation dominé/dominant au sens économique. On sait très bien que des villes ou des régions topographiquement périphériques sont des centres économiques ou politiques. Les villes de Saint-Denis et de Saint-Pierre à La Réunion en fournissent deux bons exemples parmi tant d'autres. Il arrive néanmoins parfois que l'on puisse superposer l'acception économique et géométrique mais il n'y a pas de règles absolues. Ceci étant précisé le terme de périphéricité ne doit pas échapper à cette distinction spatiale/non spatiale afin de lui donner une légitimité scientifique que le seul suffixe en *-ité* n'apporte qu'*a priori*¹. Cette courte note de recherche, se propose d'approfondir la notion de périphéricité et d'expliquer pourquoi l'on passe facilement du concept au *lobby* suivant que les logiques soient académiques ou politiques. L'exemple de l'Union européenne sera exploré pour étayer le propos.

L'emploi du terme de périphéricité connaît un état de grâce inversement proportionnel à la rigueur de sa définition. En effet, de quoi parle-t-on ? Au niveau de l'Europe par exemple, la Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM) regroupe 155 régions rattachées à l'un des grands bassins maritimes de l'Europe, 26 États, membres et non membres de l'Union européenne, 170 millions d'habitants. «Elles ont fait le choix de l'ouverture internationale et de l'appartenance à des réseaux² de coopération transnationaux comme moyen de renforcer leur compétitivité» (CRPM). Ces régions (fig. 1) s'estiment géographiquement périphériques

par rapport à un centre topologique de l'Europe qui se situe aux environs de Maastricht. Si ce premier constat est exact, peut-on pour autant en déduire qu'elles sont laissées pour compte ou traitées en régions de seconde classe ? Si tel était le cas, ce serait plus de la moitié des 211 régions NUTS³ de l'Union européenne qui pourraient se sentir exclues et mal aimées. D'autant que leur position périphérique est aussi maritime⁴ ce qui est un atout indéniable pour les échanges, l'ouverture sur l'extérieur, l'exploitation des ressources halieutiques, des possibilités de tourisme balnéaire et une qualité de vie généralement supérieure en raison de climats plus cléments car tempérés par la mer. Et pourtant dans sa présentation la CRPM clame qu'elle existe pour «faire prendre conscience aux autorités européennes de la nécessité de lutter contre les disparités de compétitivité importantes entre la partie centrale de l'Europe et ses périphéries».

D'une façon générale, dans les nombreuses publications de la Commission de l'Union européenne ou des instances régionales, on peut constater qu'il y a systématiquement une association entre l'éloignement géographique, l'isolement supposé et la domination politique et économique des centres sur les périphéries. Le point d'orgue de cette confusion peut se lire dans la définition que donne Michel Biggi dans son étude réalisée par Eurisles⁵ à propos de l'ultrapériphéricité (Biggi *in* Meisterheim 1999, p.131) :

- l'ultrapériphéricité se distingue par l'extrême éloignement de ses territoires par rapport au continent européen ;
- l'ultrapériphéricité se caractérise par des contraintes (de nature climatique) et par des productions de zones tropicales ou subtropicales ;
- l'ultrapériphéricité est caractérisée par une fonction supplémentaire de «frontière» de l'Union européenne ;
- l'ultrapériphéricité est particulièrement un



Source : CRPM ; Eurogéographies association pour les frontières administratives

Figure 1. Les régions membres de la Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)

cumul exceptionnel de contraintes dont la résultante lui confère son originalité propre. Les différentes variables retenues dans l'étude et par le traité montrent clairement une différence d'intensité dans les handicaps (chômage, revenus, dépendance, éloignement, PIB, ...); - par ailleurs, l'ultrapériphéricité est marquée par une situation différente sur le plan institutionnel avec des statuts en droit interne et en droit communautaire particulier.

L'ultrapériphéricité serait donc une périphéricité aggravée par l'insularité⁶ qui touche six des sept régions dites ultraphériphériques⁷. Cette association entre insularité et périphéricité renforce le discours déterministe quant aux effets de l'insularité supposés sur le développement. Elle ne tient notamment pas compte de la distinction qu'il faut opérer entre

la périphéricité et l'accessibilité. Un territoire périphérique peut être parfaitement accessible et vice-versa. Pour s'en convaincre, il suffit par exemple de visualiser la position des quatre Dragons par rapport à l'Europe ou aux États-Unis. Ils sont pourtant aujourd'hui parfaitement intégrés à l'économie mondiale et en constituent des nouveaux centres. En revanche, et au delà de leur situation géographique périphérique par rapport à l'Europe, ce qui handicape sans doute ces sept régions ultraphériphériques c'est leur position d'associat vis-à-vis de leur métropole française, espagnole ou portugaise. Dans ce cas, la relation économique exclusive entre la métropole et son associat lointain se traduit par des échanges unilatéraux de biens et de personnes. Ceci est dommageable car ces rapports d'exclusivité se font au mépris des

relations économiques et politiques de proximité géographique qui pourraient s'instaurer entre les sept régions et leurs voisins. C'est manifeste pour la Réunion et les départements français d'Amérique. Finalement, pour les régions ultrapériphériques, c'est sans doute leur statut politique qui est davantage prégnant sur leur développement que des rapports économiques de type centre/périphérie.

Cette façon d'envisager les choses suivant le concept de périphéricité n'est pas unique au sein des régions européennes. Il y a même une tendance à l'inflation ainsi voici ce qu'écrit le Conseil économique et social

«la position géographique des Pays de la Loire, très à l'écart des grands centres de concentration humaine du nord de l'Europe, justifie que des efforts particuliers soient réalisés pour attirer les investissements étrangers. Ces efforts supplémentaires doivent être recherchés tout autant auprès de l'Union européenne, de la France que des financeurs régionaux» (Conseil économique et social, 1998).

Et aussi la direction générale aux politiques régionales et à la cohésion de la Commission européenne : «la région Bretagne est située sur la façade atlantique de la France. Sa situation péninsulaire fait qu'elle est bordée en très large majorité par un espace maritime, au nord, à l'ouest et pour partie au sud, augmentant l'incidence de la périphéricité». C'est d'ailleurs l'ensemble de la façade atlantique qui veut se faire entendre d'une même et seule voix pour crier sa situation marginale... On retrouve les mêmes écueils dans un texte publié par l'Union européenne sur le programme Interreg⁸ dans l'espace atlantique constitué des régions atlantiques de l'Espagne, la France, l'Irlande, le Portugal et le Royaume-Uni. Dans cette publication, le mot «périphéricité» apparaît 15 fois, celui de périphérique 13 fois et d'isolement 10 fois en quelques pages pour décrire la situation des régions atlantiques. Il est aussi précisé que «les principales fragilités de l'Espace Atlantique ont été identifiées : moindre compétitivité, périphéricité et isolement». Nous prenons un dernier exemple des revendications et de cette

exception maritime, perçue comme facteur de marginalisation, cette fois dans les régions méditerranéennes françaises (4), italiennes (13), espagnoles (6), portugaises (1) et grecques (l'ensemble des régions) qui se considèrent, elles-aussi, comme périphériques.

On le voit, les régions de l'Europe font du «périphérisme» comme d'autres (c'est aussi parfois les mêmes) font du régionalisme et de l'insularisme. Leur démarche s'est d'ailleurs enrichie au fil des années d'une mesure «scientifique» de leur situation marginale : il s'agit du coefficient de périphéricité développé par Eurisles en 1999 (Hache 1999). Il s'efforce d'évaluer la distance exprimée en temps de trajet routier d'un semi-remorque entre un point du centre (Maastricht, Pays Bas) et les capitales insulaires de l'Union Européenne. Les éléments pris en considération pour calculer le temps de transport réel sont : le temps sur route, le temps sur mer, le temps d'attente, la fréquence des liaisons maritimes et les interruptions de trafic. Le coefficient de périphéricité est calculé en faisant le rapport du temps réel au temps virtuel ; ce dernier indiquant le temps de transport qui serait enregistré si la distance parcourue était uniquement continentale. Ce coefficient s'échelonne de 1,2 pour Sverige (Suède) à 7,1 pour Corvo dans les Açores en passant par 4,6 pour la Réunion et 2,4 pour Las Palmas aux Canaries.

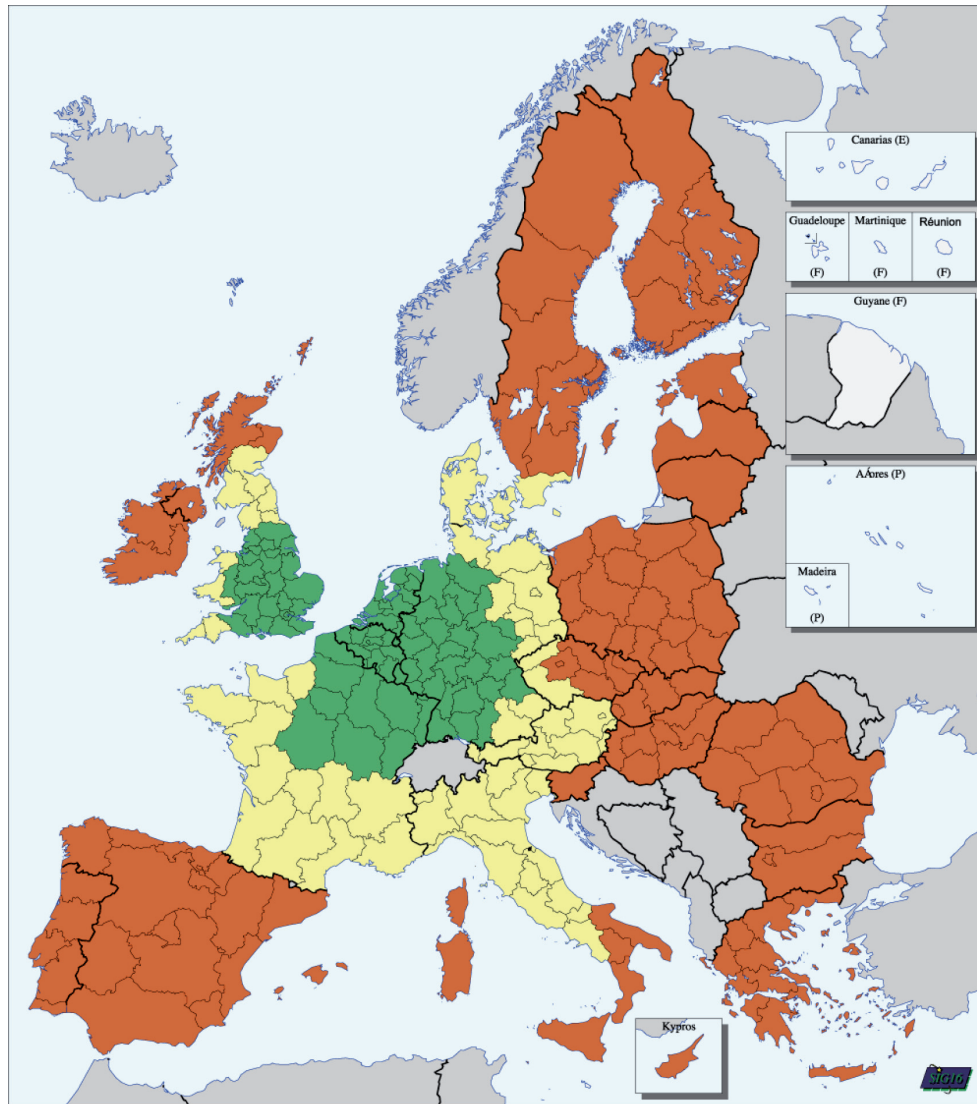
Plusieurs questions se posent sur le bien fondé et les limites de ce coefficient. On constate tout d'abord qu'il ne se fonde que sur la distance euclidienne et, ce qui est déjà mieux, sur la distance-temps. Il serait bien entendu judicieux d'introduire un calcul de distance-coût qui permettrait de rendre les comparaisons significatives. En effet, il est plus juste d'envisager aujourd'hui la périphéricité en termes de degrés d'enclavement. La notion d'enclavement nous permet d'abolir la distance euclidienne, qui serait l'éloignement, et de la remplacer avantageusement par les notions relatives

de distance-temps pour ce qui concerne plus particulièrement le transport des individus par avion et de distance-coût pour ce qui est du transport maritime des marchandises. Ces deux indicateurs, distance-temps et distance-coût, permettent de mesurer de façon plus objective l'accessibilité humaine et commerciale des îles. Ils sont aussi des indicateurs fondamentaux pour apprécier l'insularité qui est, ou a été, intimement liée à l'accessibilité en partant du postulat qu'en milieu insulaire l'espace est anisotrope

Par ailleurs, une approche qualitative et non pas seulement quantitative est souhaitée par l'auteur de l'étude. Les indicateurs qu'il propose sont parfaitement transposables à d'autres espaces continentaux de type vallée de montagne et perdent ainsi de leur «spécificité insulaire», si elle existe, avant même que l'étude soit réalisée⁹. Ensuite, employer le temps de transport comme seul critère discriminant de périphéricité ne semble pas être pleinement justifié. «Si l'on reconnaît l'importance des infrastructures de transport comme facteur de localisation, on ne peut cependant affirmer qu'une politique de désenclavement des régions insulaires par l'instauration de dessertes de qualité suffirait à créer des activités nouvelles et à développer les entreprises déjà installées» (Fustier 1995, p. 94). Et puis, et enfin, à la lecture de cette étude se dresse un problème de base : le choix de la ville de Maastricht ? Certes Maastricht est actuellement le centre de l'Union européenne. Pour autant, revêt-elle plus d'importance économique ou politique que des villes «périphériques» comme Rome, Madrid, Marseille ou Barcelone ? L'Europe n'est-elle pas avant tout polycentrique ? Nous nous permettons d'insister et de critiquer ce coefficient de périphéricité car, sur la base des valeurs de cet indice, les régions européennes sont classées en trois groupes : centrales, intermédiaires et périphériques (fig. 2). Les centrales sont celles qui se situent à moins de 8 heures de Maastricht pour un camion

qui roule à vitesse moyenne de 73 km/h. Les intermédiaires doivent attendre entre 8 et 16 heures pour que leur camion arrive et les périphériques entre 16 et 32 heures. Pour les 7 ultrapériphériques, le temps sera supérieur à 32 heures. Ainsi, les régions européennes peuvent se permettre de revendiquer leur périphéricité et d'ailleurs, on le voit sur la carte, elles sont très majoritairement périphériques. Ceci est bien sûr difficilement recevable, si ce n'est d'un point de vue strictement géométrique et encore en supposant que Maastricht soit un centre géométrique.

Finalement, la confusion majeure vient du fait que la périphéricité, évaluée par un coefficient, se calcule par rapport au temps et à la distance alors que tout l'argumentaire développé à la suite se situe dans une dialectique centre-périphérie qui est hors de propos avec des arguments de géométrie euclidienne. Tenter d'appréhender la périphéricité suppose de visiter et de revisiter un certain nombre de concepts et de notions qui façonnent les rapports des objets géographiques entre eux, et d'avoir recours à la topologie pour mettre en perspective les concepts de contiguïté, de connexité, de discontinuité ou encore de métrique, d'enclavement et de périphéricité. On aurait ainsi une bien meilleure vision du concept ce qui permettrait de relativiser son utilisation à des fins politiques. D'autant, que le terme de périphéricité, au départ employé dans les enceintes politiques et technocratiques, s'est imposé au fil des années comme un concept scientifique, une place pourtant difficilement tenable au regard du peu de portée et de rigueur scientifique qu'il apporte. Cette élévation au rang de concept permet ensuite l'utilisation du terme à des fins de *lobby* auprès des instances régionales et internationales. La frontière entre *lobbying*, trafic d'influence et corruption est difficile à délimiter. De ce point de vue, l'utilisation à outrance de la périphéricité comme d'un argument légitime ne fait que brouiller les contours de cette frontière.



Régions centrales et périphériques

- Régions centrales
- Régions périphériques
- Régions intermédiaires

Selon l'indice de périphéricité
par rapport au PIB en Euro par camion

Source: IRPUD - DGREGIO

0 100 500 km

© EuroGeographics Association pour les frontières administratives

Source : IRPUD-DGREGIO

Figure 2. Les régions centrales et périphériques de l'Union européenne selon l'indice de périphéricité

Notes

1. Jean-Christophe Gay précise que «la fréquence des termes en *-ité* nous apparaît être un indicateur intéressant du degré de scientificité d'une discipline, car lorsque celle-ci approfondit son champ de connaissance et prétend à devenir une science, un effort lexical s'opère» (Gay 1999, p. 46).

2. La CRPM est une structure polycentrique articulée autour de 6 commissions géographiques : commission des îles ; commission Arc Atlantique ; commission Mer du Nord ; commission mer Baltique ; commission interméditerranéenne ; commission Balkans/Mer Noire.

3. Les Nuts 2 (Nomenclature des unités territoriales statistiques) correspondent approximativement à nos régions françaises

4. On remarquera cependant que certaines régions françaises et espagnoles membres de la CRPM n'ont aucun littoral, ce qui est un comble pour des régions maritimes !

5. Eurisles est un système d'information sur les îles de la Commission des îles (sous ensemble de la Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe).

6. Sur l'insularité voir Taglioni, 2006

7. Il s'agit d'Açores, des Canaries et de Madère et des 4 DOM français.

8. Interreg III est l'initiative communautaire du Fonds européen de développement régional (FEDER) en faveur de la coopération entre régions de l'Union européenne pour la période 2000-2006

9. L'auteur propose de «réfléchir sur un certain nombre de services ou d'infrastructures, qui dans les domaines de l'énergie, la santé ou l'éducation peuvent être considérés comme indispensables à une communauté de personnes de l'Union : une sorte de standard de vie européen. Ce corpus une fois défini serait testé sur chacune des îles et l'existence ou l'absence de ces services ou de ces infrastructures déterminerait une échelle servant à mesurer le «handicap du fait insulaire» pour les différentes régions ou îles retenues» (Hache 1999, p. 23). On voit tout de suite que le parti pris retenu est celui du handicap du fait insulaire avant même que la démonstration ait été établie !

Références bibliographiques

FORTUNA M., 2001, *The costs of peripherality*, Luxembourg, Parlement européen, working paper, regional policy series, 153 p.

FUSTIER B., 1995, «Position économique des régions insulaires par rapport à la norme européenne : le poids de l'isolement», *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°1, p. 87-102

GAY J.-Ch., 1999, *Recherches sur les discontinuités spatiales et le tourisme*, Paris, Mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université Paris VII, 228 p.

HACHE J.-D. (dir.), 1999, *Indicateurs statistiques de disparités régionales engendrées par l'insularité et l'ultra-périphéricité*, Rennes, Eurisles, 53 p.

GROSSMAN E. (dir.), 2005, «Lobbying et vie politique», *Problèmes politiques et sociaux*, n° 918, 120 p.

LECERF G., 2005, «Lobbying et démocratie», *Conflits actuels*, n° 14, p. 134

MEISTERSHEIM A. (dir.), 1999, *L'île laboratoire*, Corte, Éditions Alain Piazzola, 459 p.

MONTVALON D., 1996, *Lobbying : culture démocratique ou trafic d'influence ?*, Paris, Éditions de l'Épure, 55 p.

TAGLIONI F., 2006, «Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique», *Les Annales de géographie*, n°652, p. 664-687

TAGLIONI F., 2003, *Recherches sur les petits espaces insulaires et sur leurs organisations régionales*, Paris, Mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université Paris-IV, volume II, 218 p.

<http://www.taglioni.net/hdr.htm>