

Livigno : un Tibet *free tax*

Rémy KNAFOU



Le « Piccolo Tibet » au cœur des Alpes centrales

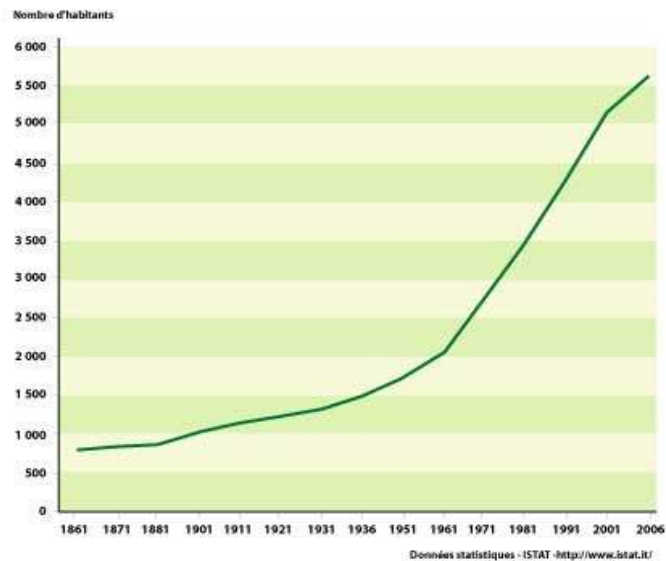
La commune de Livigno est une haute vallée enclavée des Alpes italiennes, coincée entre le canton suisse des Grisons et la Lombardie. Accessible seulement par des cols et, depuis peu, par un tunnel, elle évoque un peu ces bouts du Monde dans lesquels autrefois les explorateurs arrivaient par hasard à l'issue de longs et improbables voyages, à l'instar, toutes proportions gardées, du royaume du Zanskar, au cœur de l'Himalaya indien. Ces difficultés naturelles d'accès jointes à un paysage largement dénudé justifient l'étiquette de « Piccolo Tibet » attribuée à Livigno (photo 1).



Photo 1 - © R. Knafou, 2009.

Aujourd'hui, le voyageur qui parvient dans cette vallée a la surprise d'y trouver, dans une première vision, une station qui n'en finit pas, avec d'impressionnants parkings et, dans un deuxième temps, une concentration inexplicable de commerces en tous genres offrant toutes les grandes marques du monde occidental.

La commune correspond au haut bassin versant de la rivière Aqua Grande (ou Akua Granda), qui prend le nom de Spöl, une fois franchie la frontière suisse ; la rivière est un affluent de l'Inn et un sous-affluent du Danube. Suisse par la géographie naturelle, la vallée de Livigno est italienne par la politique et contrairement à ce que pourrait laisser penser la proximité immédiate des célèbres et prospères stations touristiques de la Haute-Engadine (Saint-Moritz, Pontresina, Sils-Maria, etc.), l'histoire récente n'est pas de nature à apporter des regrets d'appartenance politique aux Livignaschi dont le nombre a du reste été multiplié par 5 en un siècle (document 1).



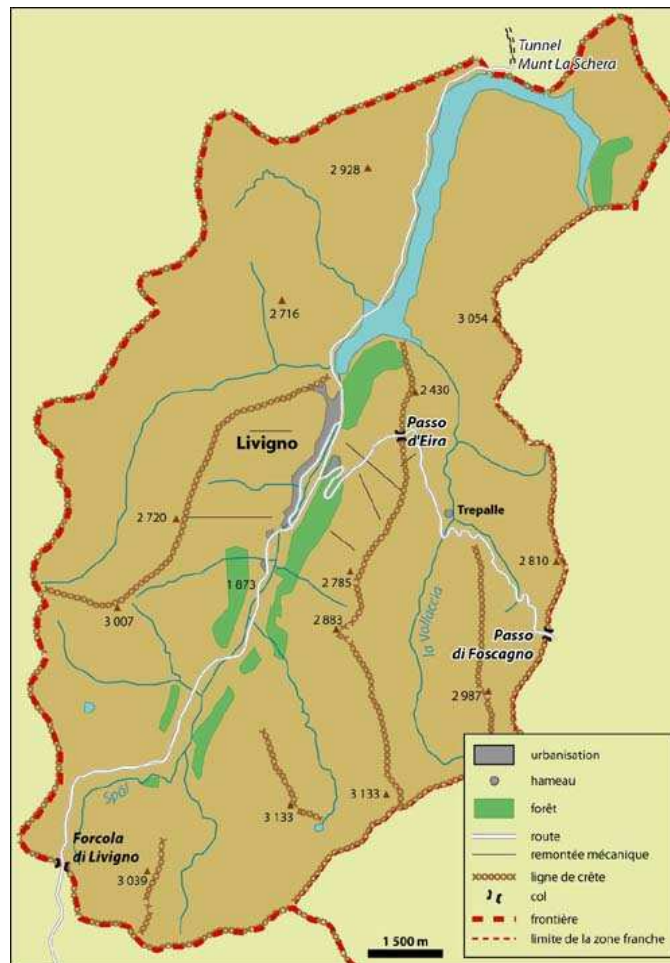
Document 1 - Evolution de la population de Livigno (1861-2006)

Un archétype de lieu enclavé

La vallée de Livigno présente une particularité peu commune dans les montagnes européennes : ce haut bassin (1 800m en fond de vallée, au pied de sommets dépassant les 3 000m) n'est accessible que par des cols élevés (carte 1) : la Forcola di Livigno (2 315m mène vers la Suisse) et le Passo di Foscagno (2 921m) relie Livigno à Bormio sous la forme d'une route mise en service en 1914 (le télégraphe était arrivé en 1912), mais maintenue ouverte en hiver seulement depuis novembre 1952 ; en effet, en aval, vers la Suisse, la vallée du Spöl s'étrangle en une gorge étroite et boisée qui n'a jamais fait l'objet d'un aménagement routier. Ce n'est que récemment (1965) qu'un tunnel routier de 3,3 km a été percé depuis la Suisse (Munt La Schera), d'abord pour permettre la construction du barrage puis destiné à la desserte tout temps de Livigno (1968). Ses embouteillages sont célèbres durant les week-ends hivernaux (c'est la raison pour laquelle existe en 2009 un projet de tunnel vers Pontresina, qui prévoit un investissement de 240 millions d'euros, le trafic raisonnablement espéré étant de 240 000 véhicules/an).

L'enclavement constitue donc une réalité objective pour cette haute vallée des Alpes rhétiques. De plus, le hameau de Trepalle (678 habitants en 2008, sur une population totale de 5 600 personnes), situé sur la commune de Livigno, à 2 069m revendique le titre de deuxième plus haut village des Alpes, derrière Juf (Grisons, Suisse) et devant Saint-Véran¹.

Cet enclavement a été à l'origine d'un isolement véritable en hiver, puisque la commune était une partie de l'année sans lien avec le monde extérieur jusqu'à l'ouverture hivernale du col de Foscagno (hiver 1952-53). Aujourd'hui, la commune est accessible toute l'année, depuis la Suisse, grâce au tunnel (Zurich est à un peu plus de 3h de route et Munich à un peu plus de 4h), la Forcola di Livigno étant fermée de novembre à juin) ; du côté italien, le déneigement du col de Foscagno assure la liaison (Milan ou Padoue sont à un peu moins de 5h de route).



Carte 1 - Livigno

Un statut dérogatoire

Cet enclavement d'une population longtemps très pauvre qui, en 1861, n'atteignait pas les 800 habitants (près de 5 600 aujourd'hui), est à l'origine de droits spéciaux que la commune avait réussi à obtenir du comté de Bormio dès 1538. Surtout, l'occupation napoléonienne valut à Livigno l'octroi du statut dérogatoire de zone franche confirmé par une loi italienne de 1910. Cette zone franche, située au cœur du continent, doit être entendue comme « la partie bordière d'un Etat, non soumise à ses douanes tout en étant exclue des douanes des Etats étrangers riverains » (Rougier et Sanguin, 1981, p. 546).

Après l'ouverture à l'année de la route de Foscagno, le maintien de l'exemption des droits de douane était destiné à favoriser un développement touristique, estival et hivernal, afin de compenser le très fort handicap de l'enclavement.

Contre toute attente, ce statut dérogatoire survécut à la réorganisation douanière de la Communauté européenne, alors même qu'un rapport pour la Commission européenne écrivait que « le développement socio-économique cette zone a été si grand qu'il est de nature à faire devenir caducs les motifs qui ont justifié » la zone franche...

Aujourd'hui, donc, les entreprises de la commune sont dispensées de la TVA, si bien que les hameaux transformés en station touristique abritent désormais l'un des grands « duty free » du continent.

Une double rente de situation

Comme Andorre, Livigno, commune de montagne longtemps handicapée et désavantagée, bénéficie donc d'une double rente de situation : les produits détaxés qui alimentent un très prospère appareil commercial et le tourisme. Qui plus est, un tourisme à deux véritables saisons : les sports d'hiver et un tourisme estival qui fait depuis peu la part belle à la mountain bike, désormais omniprésente voire envahissante (photos 2 et 3).



Photo 2 - © R. Knafou, 2009.



Photo 3 - © R. Knafou, 2009.

L'agriculture - aujourd'hui, l'élevage - est encore présente, avec une centaine d'exploitations, mais leur nombre continue de décroître (134 en 2001 et 110 en 2008 ; il est très probable qu'un grand nombre de ces exploitations sont désormais fictives ou supports fiscaux d'activités touristiques). De

fait, on est toujours en présence d'un paysage entretenu, d'autant plus que les pentes modérées se prêtent à une mécanisation ; les foin sont soigneusement roulés comme en plaine (photo 4) et le fromage local est écoulé dans les nombreux hôtels-restaurants de la vallée. 2008).



Photo 4 - © R. Knafou, 2009.

Une station de près de 8km de long

A l'évidence, Livigno est désormais un lieu riche, qui surprend le visiteur non prévenu. D'abord, par l'importance du bâti : les différents hameaux sont désormais unis par une même urbanisation le long de la route, de Compart au lac de barrage, sur près de 8 km de longueur, en rive gauche de la rivière (photo 5). Sur la rive droite, un noyau d'urbanisation est en développement sur la route du col menant à Trepalle et Bormio. Cette urbanisation linéaire est, en beaucoup moins dense, plus longue que celle qui, dans une vallée voisine suisse, unit Saint-Moritz à Samedan via Celerina ; bien qu'également nettement moins dense, elle est d'une longueur comparable à celle qui, dans la vallée de Chamonix, court de Tacconnaz aux Tines.



Photo 5 - © R. Knafou, 2009.

Pour l'essentiel, il s'agit de bâtis récents et très récents mais qui ont sans exception adopté le style du chalet alpin (pratiquement jamais plus de trois niveaux), construits avec des matériaux de qualité donnant souvent l'illusion d'un habitat ancien (vieux bois ou bois vieillis), un fini décoratif digne des grandes stations touristiques et un fleurissement à la Suisse (photos 6, 7).



Photo 6 - © R. Knafou, 2009.



Photo 7 - © R. Knafou, 2009.

En 1965, date du percement du tunnel routier, la vallée ne comptait que 6 hôtels et 2 téléskis (le premier remontant à 1959, également date de naissance de l'école de ski). En 2002, le nombre des hôtels dépassait les 100 et on comptait 32 remontées mécaniques desservant 110 km de pistes de ski alpin (+ 32 km de pistes de ski de fond) (document 2 et photo 8). La station compte officiellement 5 656 lits sur le marché (dont près de 5 000 lits en hôtels), auquel il convient d'ajouter environ 8 200 lits en résidences secondaires et logements dits non occupés.

La clientèle se partage, en contingents de taille comparable, entre Italiens (462 000 en 2007) et étrangers (438 000), ce qui en fait une station plus internationalisée que sa voisine, Bormio. La clientèle nationale a une fréquentation principalement de week-end. Livigno est donc désormais une grande station de sports d'hiver présentant l'originalité d'un accès malaisé.



Photo 8 - © R. Knafou, 2009.



Document 2 - Plan des pistes de Livigno - source : <http://www.livigno.eu/>

Le shopping plus fort que l'enclavement

Mais son originalité principale est bien dans la détaxation qui en fait l'un des paradis du shopping, avec un appareil commercial qui peut rivaliser avec beaucoup de duty free de la planète (photo 9): 23 boutiques de mode avec évidemment toutes les grandes marques (Armani, Burberry, Dolce & Gabbana, Fendi, John Galliano, Gucci, Patrizia Pepe, Timberland, Tommy Hilfiger, etc.), 7 boutiques de montres et joaillerie (Cartier, Hermès, IWC, Rolex, Vacheron, etc.), 17 boutiques d'articles de sports, 7 boutiques de high tech et optique, 9 coiffeurs et parfumeurs, 10 boutiques uniquement dédiées aux enfants, 16 boutiques pour la maison, 10 tournées vers l'alimentation (y compris les vins), 9 bars, 12 entreprises de services divers (taxis, garages, etc.), une place particulière étant dévolue aux stations-services (photo 10) connues pour vendre l'essence à un prix sans concurrence (80 à 90 centimes d'euro le litre de carburant) ; de ce fait, la plupart des grandes enseignes y sont représentées. Dans un lieu accessible seulement par l'automobile (plus quelques services de bus), l'essence détaxée paie le prix du parcours depuis les grandes villes du pourtour, afin de venir faire des achats réputés plus intéressants ; en fait, comme dans tout système de ce genre, le bénéfice principal va au vendeur qui profite de l'absence de TVA pour accroître sa marge, secondairement à l'acheteur qui paie moins cher qu'ailleurs en boutique (mais qui pourrait trouver au même prix, voire

moins cher sur Internet), la collectivité nationale ou européenne assumant le coût global de l'opération.



Photo 9 - © R. Knafou, 2009.



Photo 10 - © R. Knafou, 2009.

Une chose est sûre, cette fiscalité dérogatoire fait le bonheur des entreprises locales ainsi que des touristes (près de 900 000 en 2007, pratiquement autant d'étrangers - Allemands très largement en tête - que d'Italiens) : Napoléon et l'Union européenne ont réussi à dépasser le handicap de l'isolement qui, désormais, appartient au passé.

Bibliographie

- H. Rougier et A.-L. Sanguin, 1981, Deux zones franches au cœur des Alpes Centrales : Livigno et Samnaun, *Revue de géographie alpine*, vol. 69, n°4, pp. 543-560.
 - G. Scaramellini (dir.), 2001, *Storia di Livigno*. Famiglia Coopetariva di Consumo : ed. Agricola, Livigno, (3 vol.).
-



Rémy Knafou
Professeur émérite
Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne