

FEDEM : « Ce pays manque d'une vision à 30 ans ! »

by Milena Radoman

Pour Philippe Ortelli, patron des patrons monégasques, « les infrastructures n'ont pas doublé en 20 ou 30 ans, contrairement au nombre de salariés. C'est le nœud du problème. » Depuis des années, le Président de la FEDEM plaide pour des logements pour actifs et un mode de transport rapide et fiable. L'étude de faisabilité d'un métro entre l'aéroport de Nice et Vintimille serait « financée et lancée ».



© Julian Giurca

Philippe Ortelli, Président de la FEDEM
President of the Federation of Monégasque Enterprises

Les salaires sont plus attractifs mais sont calculés sur la base d'une durée légale du travail de 39 heures hebdomadaires et non 35h. Pour les petits salaires, ça fait aussi une différence...

Il faut revenir aux chiffres. Le salaire médian à Monaco, plus représentatif que le salaire moyen qui est impacté par les salaires des ultra-riches ou des footballeurs, est 30% supérieur à la France. Or, il n'y a que 11,43% d'écart horaire. Il reste donc supérieur de presque 20%. Quant au SMIC, avec le 5% monégasque, le salarié gagne de mémoire 34% de plus en net, en travaillant 11% de plus. Les faits sont têtus.

On est quand même dans une région qui coûte beaucoup plus cher que le reste de la France. Nice ou Cap d'Ail ce n'est pas Roubaix ou Vierzon ?

Pourquoi croyez-vous que nous insistons pour régler les deux problèmes majeurs de l'économie monégasque et maralpine, les transports et le logement des actifs. Et ce totalement en phase avec le Président de l'Union Patronale 06. À Monaco, nous payons mieux, beaucoup mieux qu'en France. Mais effectivement, les loyers sont beaucoup plus élevés et les transports sont infernaux.

Si depuis 20 ans, on ne construit pas de logements et que les prix montent de manière parfois excessive dans la région, la FEDEM et les entreprises monégasques n'en sont absolument pas responsables. Que chacun assume ses responsabilités. Je ne suis pas le Président de la Métropole de Nice Côte d'Azur, ni le Président de la République française, ni le Préfet des Alpes-Maritimes. Les résidents français doivent s'adresser à leurs responsables politiques pour régler ce problème. Si nous augmentons les salaires, mais que le nombre de logements d'actifs n'augmente pas, la loi de l'offre et de la demande fera monter les loyers. Et nous reviendrons à une situation identique. Monaco crée en moyenne 1 000 emplois par an depuis 30 ans, il faut bien loger ces actifs quelque part !

Vous pensez à la loi SRU qui ne permet pas actuellement, par exemple, de loger les actifs monégasques, en raison de critères de revenus stricts ou inadaptés aux paramètres de la région ?

C'est une énormité. En France, 70% des salariés peuvent accéder aux HLM. Selon les études que j'ai demandées il y a quelques années à la CAR, seulement 7% des salariés monégasques accèdent aux logements HLM, parce que les 93% autres sont au-dessus du plafond de revenus. On en arrive à des aberrations où les locataires HLM de Beausoleil vont travailler à Nice. Même l'USM le dit.

Les logements de la CAR permettent d'absorber un peu ces salariés en quête de logement ?

Il n'y a rien dans les statuts de la CAR, qui prévoit une action sociale en matière de logement des actifs.

Pour vous, la seule solution reste un métro entre Nice et Vintimille ?

Monaco, c'est plus de 100 000 personnes tous les jours, 38 423 résidents plus 65 680 pendulaires, sans compter les touristes. Or, contrairement au nombre de salariés, les infrastructures n'ont pas doublé en 20 ou 30 ans. C'est le nœud du problème. Il faut apporter aux salariés un moyen de transport commode, rapide, et raisonnable en termes de budget, qui leur fasse gagner 1 heure de trajet tous les jours. Il n'y a pas d'autre solution.

On en est où ? Est-ce que vous êtes tenus informés ? Aux dernières nouvelles, le Gouvernement, qui privilégie l'amélioration de la liaison ferroviaire existante, a demandé au Gouvernement français une position officielle. Quel est le retour ?

Une étude de faisabilité d'un métro entre l'aéroport de Nice et Vintimille est financée et lancée. Elle est réalisée par le plus important cabinet suisse d'études de tunnel, et elle déterminera le coût précis des travaux. Trois pays, dont deux européens, sont concernés, ce qui permettra de demander une subvention européenne. Il y a un énorme potentiel de logement d'actifs à Vintimille, mais aujourd'hui, venir travailler à Monaco représente 1h30 de transport par jour et 700 € d'essence et de péage par mois. Ce n'est pas raisonnable.

Les entrepreneurs monégasques pourraient aussi financer le logement des actifs ? En France, le 1% patronal, désormais intégré au dispositif Action Logement, est un dispositif qui permet aux entreprises de soutenir l'effort de construction en finançant des prêts à taux avantageux pour leurs employés...

Il faut trouver un système alternatif, qui permette de financer la construction, mais il y a des obstacles. Le droit public français interdit par exemple l'expulsion d'un salarié quand il quitte son entreprise. C'est un vrai problème. Selon nous, on doit d'abord construire beaucoup plus dans les communes limitrophes et même à Nice. Dans la vallée du Paillon, il y a un potentiel urbain énorme. Il faut avoir le courage de monter en hauteur pour libérer des surfaces grâce à ce que j'appelle la baguette magique des droits à bâtir. On pourrait monter à 12 étages sans dépasser la hauteur des collines avoisinantes ni dénaturer la ville. Il y a suffisamment de surfaces disponibles pour construire, sans qu'il soit nécessaire d'atteindre la densité de Monaco.

Dans le droit du travail monégasque, très maigre, il y a une nouveauté : la rupture conventionnelle. Vous étiez contre, vous l'êtes toujours ?

Effectivement, nous n'y sommes pas favorables. Quand quelqu'un veut partir, il démissionne. C'est trop facile. Et puis voyez ce qui se passe en France, où tout le monde dit qu'il y a des abus. La France rétro-pédale. Il faut être très vigilant là-dessus.

Il faudrait être vigilant aussi sur l'article 6 pour les entreprises qui en abusent et s'en servent comme technique de management ?

Nous défendons un article 6 juste, correct, respectueux des procédures, et rien d'autre. Il faut se rappeler qu'entre un licenciement pour motif valable et un par article 6, les indemnités versées au salarié augmentent du simple au double. La FEDEM a toujours défendu cette position. C'est un moyen original qui existe d'ailleurs dans d'autres pays européens comme la Suisse et la Belgique – il ne faut jamais l'oublier – et qui permet de se séparer dans les deux sens. Et, pour rappel, c'est le pendant de la clause de non-concurrence qui est difficilement applicable à Monaco sur 2 km².

2026, ça devrait être une année de projets de réformes pour les retraites et éventuellement pour les allocations familiales ?

S'agissant de la réforme des allocations familiales, j'espère qu'elle sera limitée. La règle actuelle nous paraît être raisonnable. Ce serait une application du droit européen, or, Monaco n'est pas dans l'Union européenne. Nos régimes sociaux sont fragiles. Il faut savoir être adulte dans leur gestion.

Quelles sont les pistes aujourd'hui pour la réforme des retraites ? Le régime général accuse un résultat de moins 9,9 millions d'euros. C'est un résultat calculé en intégrant les résultats financiers. Le déficit

cotisations - retraites est plutôt de 30 millions d'euros !

Les pistes envisagées sont de jouer sur l'augmentation des cotisations, le relèvement de l'âge de départ à la retraite, la modération de l'augmentation du point de retraite, ou sur différents critères de maintien des droits qui sont aujourd'hui, dans certaines circonstances, excessifs. Par exemple, les saisonniers qui travaillent 6 mois à Monaco et qui sont 6 mois au chômage, reçoivent des points pendant toute l'année. Vous travaillez 20 ans à Monaco, vous avez cotisé pour 40 ans de retraite.

Il faut savoir que c'est une cotisation complémentaire payée uniquement par les employeurs qui maintiennent les droits pendant les périodes d'arrêt. Pendant le Covid, tous les salariés ont eu leur maintien de points sans sortir de chez eux ! Ça nous a coûté 2% sur tous les salaires pendant un an.

Vous, vous êtes favorable à quelle piste ?

Nous sommes favorables à un effort tripartite équilibré depuis la réforme de 2013. Le gel du point de retraite n'a jamais été utilisé par la CAR alors que l'ARCCO l'a fait plusieurs fois. C'est une piste potentielle. Mais je crois que surtout, ce qui est important, c'est d'expliquer clairement les enjeux liés à la survie du régime, du partage de l'effort social, et du maintien d'un système économique et social raisonnable.

Il risque d'y avoir un blocage politique. Le Conseil national actuel a déjà dit qu'il n'assumerait pas une telle réforme avant les élections de 2028 ?

Comme l'a très bien résumé Jacques Lacan : « Le réel, c'est ce qui cogne » et le rôle du Conseil national est aussi de gérer la réalité.

Pour les syndicats, c'est les salariés qui ont payé la réforme de 2013 ?

C'est factuellement faux. Depuis 2013, les patrons ont 1,4% de cotisation en plus sur la retraite alors que les salariés n'ont eu que 0,6% ou 0,7% de hausse ainsi qu'une petite dissociation de la valeur du point.

Tout le monde doit se rendre compte qu'un système créé en 1946 où les gens prenaient leur retraite à 65 ans et mouraient à 72 ans, ne peut pas être maintenu avec les mêmes paramètres ni les mêmes prestations quand la retraite est prise à 62 ans avec une durée de vie moyenne de 85 ans, et même de 87 ans pour Monaco. C'est du simple bon sens.

Hors inflation, un salarié rémunéré 3 000 € par mois va rapporter, intérêt du capital compris, à peu près 250 000 € pendant une carrière de 42 ans, alors qu'il va coûter 580 000 € durant ses 23 ans de retraite. Est-ce bien raisonnable ?

Vous êtes favorable à la semaine des 4 jours, pour les travaux de bureau ?

Ce n'est pas une priorité. Il faut une vision. Le fond du problème, c'est que ce pays manque d'une vision à 30 ans. Aujourd'hui, l'attractivité des cadres supérieurs et des professions intellectuelles est rendue de plus en plus difficile par les problèmes de transport et de logement d'actifs dans des zones proches de Monaco. Comme l'avait résumé le Prince Rainier III, Monaco est à la fois un pays et une entreprise. Le Gouvernement doit donc investir pour relancer le secteur du bâtiment et des travaux publics, un des moteurs de l'économie monégasque, secteur qui travaille seulement au tiers de l'activité moyenne sur les 40 dernières années.

FEDEM: "This country lacks a 30-year vision!"

by Milena Radoman

For Philippe Ortelli, head of Monaco's employers' association, "infrastructure has not doubled in 20 or 30 years, unlike the number of employees. That's the crux of the problem." For years, the President of the Federation of Monégasque Enterprises (FEDEM) has been advocating for housing for working people and a fast, reliable transportation system. The feasibility study for a metro line between Nice Airport and Ventimiglia is reportedly "funded and underway".



Salaries are more attractive but are calculated based on a legal working week of 39 hours, not 35. For lower wages, this also makes a difference.

We need to look at the figures. The median salary in Monaco, which is more representative than the average salary (skewed by the salaries of the ultra-wealthy and footballers), is 30% higher than in France. However, there's only an 11.43% hourly difference. It's still almost 20% higher. As for the minimum wage, with the Monégasque 5% increase, the employee earns, if memory serves, 34% more net, whilst working 11% more. The facts speak for themselves.

We're still in a region that's much more expensive than the rest of France: Nice or Cap d'Ail are not the same as Roubaix or Vierzon.

Why do you think we're insisting on addressing the two major problems facing the Monégasque and Alpes-Maritimes economies: transportation and housing for workers? And this is entirely in line with the President of the Alpes-Maritimes Employers' Union. In Monaco, we pay better, much better, than in France but it is true that rents are much higher and public transportation is a nightmare.

If no housing has been built for 20 years and prices are rising excessively in the region, the FEDEM and Monégasque companies are

absolutely not responsible. Everyone must take responsibility. I am not the President of the Nice Côte d'Azur Metropolitan Area, nor the President of the French Republic, nor am I the Prefect of the Alpes-Maritimes. French residents must address their political leaders to resolve this issue. If we increase wages but the number of homes for working people does not increase, the law of supply and demand will drive rents up and we'll end up back in the same situation. Monaco has created an average of 1,000 jobs per year for the past 30 years and these workers need to live somewhere!

Are you referring to the SRU law, which currently hinders, for example, housing for Monaco workers due to strict income criteria or criteria ill-suited to the region's circumstances?

It's absurd. In France, 70% of employees are eligible for social housing. According to studies I commissioned a few years ago from Monaco's Autonomous Pension Fund for Employees (CAR), only 7% of Monégasque employees have access to social housing, because the other 93% are above the income threshold. This leads to absurd situations where social housing tenants in Beausoleil commute to Nice for work. Even the Union of Monégasque Workers (USM) acknowledges this.

Do the CAR's housing programmes help some of these employees seeking accommodation?

There's nothing in the CAR's statutes that provides for social action regarding housing for working people.

In your view, is the only solution a metro line between Nice and Ventimiglia?

Monaco holds over 100,000 people every day: 38,423 residents plus 65,680 commuters, not counting tourists. However, unlike the number of employees, the infrastructure has not doubled in 20 or 30 years. This is the crux of the problem. We need to provide employees with a convenient, fast and affordable means of transport that will cut their commute by an hour each day. There is no other solution.

What's the current status? Are you being kept informed? According to the latest news, the Monaco government, which prioritises improving the existing rail link, has asked the French government for an official position. What has been the response?

A feasibility study for a metro line between Nice Airport and Ventimiglia has been funded and is underway. It is being conducted by the largest Swiss tunnel engineering firm and will determine the precise cost of the project. Three countries, two of them European, are

involved, which will allow for an application for European funding. There is enormous potential for housing for working people in Ventimiglia but, currently, commuting to Monaco for work means an hour and a half of travel per day and €700 in fuel and tolls per month. That's not reasonable.

Could Monégasque companies also finance housing for working people? In France, the 1% employer contribution, now integrated into the Action Logement programme, allows companies to support construction efforts by financing low-interest loans for their employees.

We need to find an alternative system that allows us to finance construction but there are obstacles. French public law, for example, prohibits the eviction of an employee when they leave their company. That's a real problem. In our view, we must first build much more in the surrounding municipalities and even in Nice. In the Paillon Valley, there is enormous urban potential. We need to have the courage to build upwards to free up land, thanks to what I call the magic wand of building rights. We could build up to 12 stories without exceeding the height of the surrounding hills or spoiling the character of the city. There is enough land available for construction, without needing to reach the density of Monaco.

In Monaco's rather limited employment law, there's a new option: the negotiated termination agreement. You were against it - is this still the case?

Indeed, we are not in favour of it. When someone wants to leave, they resign. This is too easy - and look at what's happening in France, where everyone says there are abuses. France is backtracking. We need to be very vigilant about this.

Should we also be vigilant about Article 6 for companies that abuse it and use it as a management technique?

We advocate for a fair, proper Article 6, respectful of procedures and nothing else. It's important to remember that between a dismissal for a valid reason and one under Article 6, the compensation paid to the employee doubles. The FEDEM has always defended this position. It's an original method that also exists in other European countries like Switzerland and Belgium - we must never forget that - and it allows for separation in both directions; and, as a reminder, this is the counterpart to the non-

compete clause, which is difficult to enforce in Monaco over a 2 km² area.

Is 2026 supposed to be a year of reform projects for pensions and possibly for family allowances?

Regarding the reform of family allowances, I hope it will be limited. The current rule seems reasonable to us. It would be an application of European law but Monaco is not in the European Union. Our social security systems are fragile, so need to be sensible in their management.

What are the current options for pension reform? The general scheme is showing a deficit of €9.9 million.

That figure is calculated by including the financial results. The deficit between contributions and pensions is actually closer to €30 million! The options under consideration include increasing contributions, raising the retirement age, moderating the increase in the pension point value and adjusting various criteria for maintaining pension rights, which are currently excessive in certain circumstances. For example, seasonal workers who work six months in Monaco and are unemployed for six months receive points for the entire year. If you work 20 years in Monaco, you have contributed for 40 years of retirement. It's important to understand that this is a supplementary contribution paid solely by employers, which maintains pension rights during periods of unemployment. During the Covid pandemic, all employees maintained their points without leaving their homes! This cost us 2% of all salaries for a year.

Which approach do you favour?

We have favoured a balanced, tripartite effort since the 2013 reform. The CAR has never used a freeze on pension points, whilst the ARCCO (supplementary pension scheme) has done so several times. It's a potential solution but I believe that, above all, what's important is to clearly explain the issues related to the

survival of the system, the sharing of the social burden and the maintenance of a reasonable economic and social system.

There's the risk of political deadlock as the current National Council has already stated that it will not undertake such a reform before the 2028 elections.

As Jacques Lacan so aptly summarised: "Reality is what hits you hard," and the role of the National Council is also to manage reality.

According to the unions, it was employees who paid for the 2013 reform.

That is factually incorrect. Since 2013, employers have seen a 1.4% increase in pension contributions, whilst employees have only received a 0.6% or 0.7% increase, along with a slight decoupling of the point value.

Everyone needs to realise that a system created in 1946, when people retired at 65 and died at 72, cannot be maintained with the same parameters or benefits when retirement is taken at 62 with an average life expectancy of 85 - and even 87 in Monaco. It's simple common-sense. Adjusted for inflation, an employee earning €3,000 per month will earn, including capital interest, approximately €250,000 over a 42-year career, whilst costing €580,000 during their 23 years of retirement. Is that really reasonable?

Are you in favour of a four-day working week for office jobs?

It's not a priority. We need a vision. The crux of the problem is that this country lacks a 30-year vision. Today, attracting senior executives and professionals is increasingly difficult due to transportation and housing problems in the areas around Monaco. As Prince Rainier III believed, Monaco is both a country and a business. The government must, therefore, invest to revitalise the construction and public works sector, one of the engines of the Monégasque economy and a sector that has been operating at only a third of its average capacity over the last 40 years.

