

COUP DE GUEULE/AGACÉ PAR L'ABSENCE D'AMÉLIORATION DU TRAFIC ROUTIER ET FERROVIAIRE, PHILIPPE ORTELLI, PRÉSIDENT DE LA FEDEM (FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE MONACO), LANCE UN APPEL AUX AUTORITÉS MONÉGASQUES, AINSI QU'AUX POLITIQUES, AU CONSEIL GÉNÉRAL, À ESCOTA ET À LA SNCF « POUR QU'ILS PASSENT ENFIN À L'ACTION. »

« Quand l'immobilisme généralisé cessera-t-il ? »

Vous aviez déclaré qu'il est « urgent de libérer les axes routiers et d'optimiser les transports en commun, notamment le bus et le train, pour faciliter l'accès aux 40 000 pendulaires qui viennent tous les jours créer de la richesse à Monaco ». L'urgence est toujours de mise ?

Depuis de trop nombreuses années, ce dossier des accès à Monaco a fait l'objet de communications de la part de certaines entités politiques, que ce soit en France ou à Monaco. Et que se passe-t-il : rien ! Donc je lance un appel aux autorités monégasques, ainsi qu'aux politiques, au Conseil général, un appel à Escota et à la SNCF pour qu'ils passent enfin à l'action et cessent avec les effets d'annonce et de communication. Quand allez-vous vous mettre enfin autour d'une table et proposer de façon cohérente des solutions urgentes face à ce problème ? Quand l'immobilisme généralisé cessera-t-il ? Quand les personnes en charge prendront-elles enfin leurs responsabilités ?

Faut-il que ce soit la FEDEM qui provoque des réunions ? Nous le ferons mais ce n'est pas à nous de prendre ce genre d'initiative. Et la situation s'aggrave de jour en jour. Rien n'est fait. Rien. C'est consternant.

Qu'est-ce qui vous choque le plus ?

Malgré les améliorations apportées par les nouveaux horaires mis en place depuis le 4 avril dernier, et la fin des travaux dans le tunnel de Monte-Carlo, le cadencement du train reste insuffisant, comme les capacités en heures de pointe. Les grèves

plombent le peu d'efficacité que les usagers pourraient trouver sur le long terme à ce type de transport. Mais personne ne bouge. Le bus fonctionne mieux, bien sûr, mais pour qu'il se retrouve coincé côté Cap d'Ail comme côté Roquebrune, c'est la même chose. Ce qu'il faut là aussi, c'est davantage de bus, de façon beaucoup plus cadencée. On ne peut plus voir des bus marqués « complet » à longueur de temps !

« Le cadencement du train est insuffisant, comme les capacités en heures de pointe. »

Quel est l'enjeu pour l'Etat ?

L'attractivité de Monaco, c'est avant tout de pouvoir s'y rendre de façon efficace, pour y travailler ou pour le tourisme. Nous avons un potentiel économique important : ne le bridons pas pour des problèmes logistiques !

L'accès à Monaco, c'est aussi pouvoir en sortir en fin de journée, sans reproduire le stress du matin une seconde fois. C'est faire en sorte que le péage de la Turbie à la sortie du Tunnel de Monaco ne soit pas un calvaire le matin comme le soir. C'est faire en sorte que les salariés puissent rejoindre leur lieu de travail sans être en retard et stressés. Pourquoi perdre encore 15 minutes le soir pour retrouver sa famille après une longue journée de labeur ?

Faut-il organiser une émission de télé-réalité où les décideurs politiques de part et d'autre prendraient la place des usagers de la route et du rail le matin et le soir en étant filmés ? Si certains sont déconnectés de la réalité, la FEDEM ne l'est pas.

Quelles solutions concrètes proposez-vous ?

Le tunnel descendant va améliorer un peu la situation, mais je regrette qu'il soit conçu à une seule voie et que le système montant descendant n'ait à ma connaissance pas encore été validé et encore moins confirmé. Les projets de parkings sont intéressants et ils devraient améliorer à court terme la situation mais à moyen et long terme, il faut des solutions externes. Monaco pèse suffisamment comme poumon économique de la région pour que nous soyons en mesure de provoquer des investissements structurants de la part des autorités françaises.

Vous aviez précédemment indiqué que « Près de 10 millions d'euros par an sont brûlés dans les embouteillages du matin par ceux qui viennent quotidiennement à Monaco : c'est un gâchis économique et écologique. » Comment arrivez-vous à cette estimation ?

Mes mécaniciens ont équipé une voiture diesel de 2 litres de cylindres d'un petit réservoir gradué. Ce véhicule à 6 heures du matin a mis 10 minutes pour aller de la barrière de péage de la Turbie au Pont Sainte-Dévote et a consommé 0,30 litre



PROVOCATION / « Faut-il organiser une émission de télé-réalité où les décideurs politiques de part et d'autre prendraient la place des usagers de la route et du rail le matin et le soir en étant filmés ? »

de carburant. À 8 heures, ce trajet a duré 45 minutes et a consommé 1,25 litre, soit un gâchis de presque 1 litre par jour et par voiture, sans compter les bus et les camions.

Ainsi pour 35 000 véhicules par jour rentrant à Monaco x 0,95 litre x 22 jours = 730 000 litres de carburant sont gaspillés tous les mois, soit près de 8,8 millions de litres de carburant par an. À 1,30 euro/litre, cela correspond à 11,4 millions d'euros brûlés inutilement. On pourrait peut-être envisager un tunnel à péage pour éviter tout cela...

« Il est faux de penser que le télétravail va faire baisser le nombre de travailleurs pendulaires. »

Pensez-vous que le télétravail va améliorer la donne en termes d'accès à Monaco et de fluidité du trafic ? En quoi ?
Il est faux de penser que le télétravail va

faire baisser le nombre de travailleurs pendulaires en principauté. Que le télétravail permette à certains de travailler de chez eux ou d'ailleurs sans venir grossir les effectifs physiques à Monaco, c'est un fait, mais que le nombre de salariés qui devra continuer de se rendre à Monaco baisse, c'est une erreur que de le laisser croire. Le télétravail n'aura donc pas d'incidence sur la problématique des accès à Monaco, car il ne faut pas oublier l'objectif affiché de 80 000 salariés en 2050, afin d'équilibrer nos trois régimes de retraites...

PROPOS RECUEILLIS PAR MILENA RADOMAN